



HET
VISSERIJ
BLAD

**JE HEBT TREILERS
EN TREILERS...
MAAR GOEDE
TREILERS BOUWEN
IS ONZE TAAK !**

VRAAG ONS OM INLICHTINGEN

TELEFONEER EVEN OP NUMMER (050) 54 40 84

PRIVE (050) 54 48 37

OF SPRING EENS BINNEN BIJ

SCHEEPSWERVEN

L. DEGRAEVE - ZEEBRUGGE

NIEUWBOUW — HERSTELLINGEN —
SERVICE — AFDELING MEKANIEK —
HERSTELLEN MOTOREN

(7775V)

**A. LOWYCK &
ZOON**

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

**REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01
(7390V)

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

VERBEKE

- * SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- * ZANDSTRAALWERKEN
- * BEHANG EN BEVLOERING
- * KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

Tel. (050) 35 48 61

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

(8884N 7519V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Kantoren :

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren:

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

het visserijblad

Vrijdag 6 februari 1976 — Nr. 5

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.300 FR. — 6 MAANDEN 650 FR. — 3 MAANDEN 325 FR. —
BUITENLAND 1.500 FR. — NEDERLAND 90 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ :
HENDRIK BAELSKAAI 30 - 8400 OOSTENDE — TEL. (059) 70.77.13 - 70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

HEEFT HET SCHEEPSJONGENSFONDS NOG ZIN ?

Toen destijds het Fonds voor Scheepsjongens werd gesticht, zonder verplichting bij te dragen in de kosten, lokte dit vooral aan de oostkust sterke reacties uit.

Vooraf de mogelijkheid een scheepsjongen te monstren ten laste van het Fonds, in de plaats van een matroos voor wie 5, 6 of 8% moet betaald worden, werd een oneerlijkheid genoemd.

Iedereen betaalt immers voor een jongen, die de ene reder profijt bijbrengt, en daardoor de andere reders oneerlijk bekonnureert.

De voorstanders spraken van solidariteit en de tegenstanders hadden het over oneerlijke concurrentie, die daarbij door de ganse gemeenschap wordt betaald. Ten lange laatste sprak men veel meer over de principes dan over de scheepsjongens, waarvoor het toch begonnen was.

Intussen kreeg die jongen 300 fr van het Fonds en betaalden de reders 0,40% op hun bruto opbrengsten. Ze waren daartoe echter niet verplicht bij wet, zodat er een 20 reders niet betaalden. Het gevolg was 'n put in de kas van de Rederscentrale van één à twee miljoen. En de reders die er in slaagden een scheepsjongen te monstren in de plaats van een volle matroos, kregen hun RMZ-bijdrage terug, zodat ze een kosteloze werkkraft hadden.

Om dit alles tegen te gaan heeft Dries Claeyns bekomen dat er een wettelijk Fonds voor Scheepsjongens werd opgericht, wat de koning

op 31 december 1975 heeft onderkend, zodat het Fonds vanaf 1 januari 1976 voor iedereen verplichtend is geworden.

Iedere reder MOET dus voortaan 0,45 % op zijn bruto opbrengst laten staan.

VERHOOGING

Nu het wettelijk is geworden en nu iedereen moet betalen, is de bijdrage dus met 5 centiemmen verhoogd. Enkele weken geleden werd hier gepleit om de bijdrage op 40 centiemmen te houden en, in een crisis, geen verhoging toe te passen.

Men heeft ons niet gevolgd.

Wij begrijpen wel dat de kosten RMZ, enz., elke dag stijgen en dat de inkomsten dus ook hoger moeten worden, maar waarom moet het weer van de reder komen ?

Er is overeengekomen dat de Staat en de Provincie 50 procent van de uitgaven zouden dragen en de reders ook 50 %.

Maar toen de reders steun vroegen aan de provincie en de heer Jef Deroose en voorzitter Jan de Gheldere hebben bekomen dat de provincie 100 fr per jongen en per dag zou geven, moesten de reders daardoor geen 100 fr minder betalen, maar is het de Staat die hierdoor zijn 50 procent niet betaalt, want die 100 fr van de provincie wordt aangezien als ook een soort staatsstussenkomst.

Met de huidige indexering en door een verkeerde toepassing van de provinciale tussenkost, kunnen de reders ooit 80% van de kosten

moeten betalen en het ministerie van Landbouw slechts 20%.

En dan zal de scheepsjongen nog geen frank meer gekregen hebben, terwijl 300 fr per vaartdag belachelijk is geworden.

WAAROM EEN PREMIE ?

Omdat je met 300 fr geen jongens naar de visserij kunt lokken, doch als de Staat niet méér wil geven, terwijl de reders niet meer kunnen geven, moet het systeem worden herdacht.

Wij vinden het normaal wat sommigen aan de oostkust beweren. Een scheepsjongen mag voor bepaalde reders geen bron van inkomsten zijn.

Gezien sommige reders nog altijd enig loon geven naast die 300 fr, zou de bestaande wet moeten toegepast worden zodat ten eerste, ieder vaarttuig zo mogelijk een jongen aanmonstert, ten tweede die jongen van de reder minstens 1% op de bruto moet krijgen en ten laatste dat het Fonds aan de jongens een PREMIE maar geen loon geeft van 300 fr.

Dan zal het vissersberoep, qua loon, opnieuw aantrekkelijk worden en zal een normale schoolbevolking van onze visserijscholen kunnen verwacht worden.

Want als de reders steeds méér moeten betalen en als de jongens door inflatie en levensduurte steeds minder zullen ontvangen, mogen we ons aan een nieuw bemanningsprobleem verwachten. Een wat dan? En wie zal dat bewerkt hebben ?

Zij die het scheepsjongensfonds beheren en de Rederscentrale die zo lamkmoedig is om in belangrijke vraagstukken als deze niet te wijzen en te eisen in het aller belang van alle reders dat het zo weze.

Er bestaat nochtans een wet van 1 oktober 1931 op de aanwerving van scheepsjongens voor de zeevisserij, welke luidt :

Art. 1 — Elk vaarttuig dat de zeevisserij uitoefent, en waarvan de bemanning ten minste uit drie volwassenen bestaat, is verplicht een scheepsjongen aan te monstren. Met negen man zijn dat twee scheepsjongens. Zij moesten minstens 14 en ten hoogste 18 jaar oud zijn.

Het loon van zo'n jongen mag niet minder belopen dan een tiende of een vijfde van die van een gewoon lid van hetzelfde vaarttuig.

De waterschout weigert de aanmonsting van een bemanning die aan die wet niet voldoet en zorgt er voor dat deze magedeefd wordt.

Zouden we mogen vragen waarom de waterschout wacht om buiten het scheepsjongensfonds de reders te verplichten een jongen aan boord te hebben en op de monsterrol 0,50 à 1 fr daarvoor te voorzien ?

En zo hij het eist, zijn we benieuwd hoe het beheer van het Fonds, de ambtenaren en de Rederscentrale zullen reageren, na hun onlogische handelswijze van thans.

Buiten die 1% is een premie van minstens 300 fr. logischer dan het getalm van nu welke geen oplossing geeft. P. Vandenberghe

DE SLOOPPREMIE OF ZULLEN DE BELANGEN VAN ENKELE GROTEN TELLEN ?

Er bestaat een nationale visserijcommissie waar aangedrongen werd op sanering van de vloot en sloop van al wat economisch niet verantwoord is.

Goed !

Dat heeft men in Nederland ook gedaan. Maar in tegenstelling met ons land, is de tonnage van de vloot in de jongste jaren daar zo vergroot alsook de PK, dat het logisch bleek dat daar dergelijke toestand naar een financiële en economische catastrofe moest leiden en verregaande maatregelen tot sanering nodig waren, wat bij ons niet zo het geval is.

In de Belgische commissie werden voorstellen naar voren gebracht welke er op wijzen, dat de slooppremie de vijf miljoen niet mag te boven gaan, de schepen minstens 12 jaar oud moeten zijn en op 1 januari 1975 in het bezit van een certificaat van deugdelijkheid.

Pas waren die voorstellen in grote lijnen vastgelegd of te Oostende werden, nadat een beperkte commissie het vraagstuk nader onderzocht en praktisch in die richting had gestuurd, achter de schermen in allerlei vormen gewerkt om die premie niet te zien beperken tot vijf milj. en reeds toegekende slooppremies op basis van het huidig stelsel te zien veranderen en er dus opnieuw 'n willekeurige zaak van te maken naar gelang de invloeden, waaraan sommige ambtenaars zich maar al te gemakkelijk laten vangen.

In deze zaak is het eerst en vooral niet de minister van Landbouw, die het Besluit moet nemen, zodat zijn ambtenaars wel raad of hun zienswijze mogen laten kennen, maar geen genomen beslissingen hoeven te ontzenuwen met zich door allerlei personen te laten beïnvloeden.

Vooraleer regelingen voor te stellen, komt het er op aan welk bedrag in de begroting zal voorzien worden, welke reders willen in aanmerking komen voor sloop en wat die voorwaarden kunnen zijn binnen het kader van de daarvoor in de begroting vastgelegde sommen. Daarenboven stelt zich de vraag of dit alleen voor 1976 zal mogelijk zijn of ook in '77.

Het is immers een feit dat allerlei fiskale en andere raadgevers belust zijn om hun klient te dienen (?).

Het is een feit dat sommige reders van grote vaartuigen, die fiscaal afgeschreven zijn en hun schepen in Kongo hebben verhuurd, ook hier van de boter willen proeven en dan niet een klein maar een groot stuk, zodat van het bedrag in die begroting voorzien, er na hen niet veel meer van zou overblijven.

Anderen hebben soms een schip gekocht voor een appel en een ei, zouden thans een grote slooppremie willen, de nieuwe motor en uitrusting er uit halen om daarmee een nieuw schip te bouwen, waarbij zij daarenboven hopen nog 25 t.h. van de FEOGA te kunnen genieten.

Saneren betekent het te veel, het niet economische, slopen en meer niet !

Anderzijds zal bij het vastleggen van een K.B. dienen rekening gehouden te worden met het feit dat voor afgeschreven vaartuigen de fiskus het bedrag van de ontvangen slooppremie zal belasten tot zelfs 50 t.h., zodat het nut en het doel er van gemist zou worden. En daaraan dient het K.B. te verhelpen.

(Vervolg blz. 2)

De belangen van de kleinen en middenslag dienen te primeren

In deze aangelegenheid dienen de belangen van de kleinen eerst gediend omdat hier veel oude schepen liggen.

Verder moet door de minister in de begroting eerst een bedrag vastgelegd voor 1976 en dient aangestipt hoelang het ter beschikking gesteld wordt en wie er voor kan in aanmerking komen. Zij die willen slopen moeten, zo ze hun schip afgekocht hebben, waar ook, bewijzen wat ze er voor betaalden en welke verbeteringswerken er aan werden uitgevoerd om hier geen bedrag te zien uitbetalen hoger dan het bedrag van de aankoop.

Tenslotte mag de maximum slooprijks niet verder gaan dan 4 à 5 miljoen per schip, om zoveel mogelijk reders van oude vaartuigen er van te kunnen laten genieten in het kader van het in de begroting voorziene bedrag.

Wat het bewijs van deugdelijkheid betreft, welke vereist wordt, moet erkend, dat die stelregel ver van gelukkig is en aanleiding zou geven tot veel moeilijkheden.

In werkelijkheid zou elk vaartuig welke op 1 januari 1974 in de vaart was, er moeten mogen van genieten, omdat pas achteraf een zware crisis in het bedrijf is uitgebroken, welke aanleiding heeft gegeven tot het stilleggen van verschillende vaartuigen welke economisch verlies leden.

Verder moet een beperkte commissie van ambtenaars blijven functioneren om grens- en onvoorziene gevallen ter beoordeling aan de minister te kunnen voorleggen na eventueel raadplegen van mensen uit het bedrijf.

Nu men op het punt staat Minister Chabert een gebaar te zien doen, daarin geadviseerd door zijn collega van Landbouw, hebben we gemeend nu sommige mensen namens de vakorganisatie ambtenaars trachten te beïnvloeden, deze gedachten te moeten vooruitzetten opdat het belang van de kleinen en middenslag niet zou opgeofferd worden aan dat van enkele invloedrijken.

P. Vandenberghe

VERDWIJNT NIEUWPOORT OF ZEEBRUGGE ALS VISSERSHAVEN ?

Volksvertegenwoordiger Vandamme, richtte het volgend schrijven aan de minister :

Uw Nieuwjaarsboodschap tot de Visserij gaf aanleiding tot speculaties, alsof U de verdwijning van één van de drie vissershavens zoudt voorstaan.

Is het mogelijk toe te lichten wat U bedoelt met zinnen als : „Dit bedrijf is één en al vernippering. Alles is als het ware geatomiseerd... De aanvoer, verdeeld over drie aanvoerhavens, is veelal ondoordacht en onsamenhangend...” ?

ANTWOORD : In een artikel „Naar een nieuwe wending in ons visserijbeleid” ben ik, na de balans van onze zeevisserij in 1975 opge maakt te hebben, ook wat ingegaan op het memorandum van de V.Z.W. Rederscentrale omtrent de huidige moeilijkheden in de zeevisserij.

Ik heb de klemtoon willen leggen op de noodzakelijke inbreng van het bedrijf zelf.

Wanneer elke reder, naast zijn inzet voor eigen vaartuig, eigen bemanning, eigen opbrengst, eigen moeilijkheden, wat meer oog zou hebben voor het kollektief belang in zijn sektor, wanneer op de medewerking van ieder bedrijfsgeenoot zou kunnen worden gerekend, dan pas wordt het mogelijk te komen tot o.m. een regelmatige en doordachte aanvoer, een goede sortering, een betere kwaliteit, een vruchtbaarder verstandhouding met de handel.

Uiteraard kan dit evengoed per haven gebeuren als in een gecentraliseerd aanvoerpunt.

Nu aan de kust de vraag toch gesteld wordt, meen ik dat het noodzakelijk is, in de huidige economische evolutie van de zeevisserij, zowel op E.E.G.- als op wereldvlak, zich te bezinnen over de toekomstige structuren van de aanvoer in het kader van de vele andere fak-

toren die bepalend zijn voor de rendabiliteit van de zeevisserij.

Totdaar minister Chabert die het hier ook gemunt heeft op het gebrek aan eenheid en samenwerking.

REGELING VAN DE VISVANGST BINNEN DE 12-MIJLSZONE

Volksvertegenwoordiger Vansteenkiste vroeg via het bulletin van „Vragen en Antwoorden”, van de heer Minister van Buitenlandse Zaken te vernemen wanneer men zich mag verwachten aan het koninklijk besluit dat het verbod zal inhouden binnen de 12-mijlszone voor schepen van meer dan 50 Br. T. en 300 PK aan visvangst te doen ?

Is de Minister zich bewust van de dringende noodzaak een dergelijk koninklijk besluit uit te vaardigen, gelet op het belang hiervan voor de kweek van tong en schol voor onze kustvissers ?

ANTWOORD : Zoals in het antwoord van mijn Kollega, de heer Minister van Landbouw, op de vraag nr. 87 van 11 juli 1975 van het geacht Lid werd gezegd, is mijn departement aan de voorbereiding toe van de nodige maatregelen om de aan België voorbehouden zone voor visvangst op 12 mijl te brengen.

In overleg met mijn betrokken Kollega's hoop ik zeer binnenkort aan het Parlement een aangepast wetsontwerp te kunnen voorleggen.
Nota der Red. : Dit sleept al een jaar aan Mijnheer de Minister. En hiervoor is geen wet nodig !

AVERIJ BIJ STORM

Door het losslaan van de achter landvast van de O. 805 werd het schip tegen de O. 77 geslagen, waar door verschaningsplanken en reiling beschadigd werden.

SCHROEFSCHADE

De N. 470 van reder Zeger - Lycke moest terug de haven aandoen waar op de kielbank bleek dat één van de vier schroefbladen volledig afgeslagen was.

MOTORDEFEKT

De Z. 38 van Alfred Vlietinck moest met defekte keerkoppeling aan de visserij gekomen op slow de terugkeer aanvangen naar Oostende, waar vastgesteld werd dat de kogellagers van de keerkoppeling gebroken waren.

In memoriam EDOUARD BRYs



Bij het ter perse gaan vernemen wij het overlijden van de heer Edouard Brys, rustend schipper 1ste klas diepzeevisserij.

Hij werd te Oostende geboren op 22 december 1905 als zoon van een vissersgezin.

Hij doorliep de vissersschool te Oostende, en trok reeds op jeugdige leeftijd naar zee, waar hij een harde les kreeg.

Doch daarbij is het niet gebleven, want Eduard Brys wilde verder, en bracht het weldra tot stuurman en kapitein. In 1938 was hij kapitein op de treiler O.107 ARTIC, die hij op de Portugese kust tijdens een hevige storm verloor. Kapitein Brys bleef nog een tijd bij de rederij Brunet waar hij wegens zijn capaciteit en zijn eerlijkheid een graag geziene man was. Hij trad in 1939 in dienst bij N.V. MOTORVISSERIJ, waar hij het bevel voerde op de stoomtreiler O.296 VAN OOST. Op 18 mei 1940 vertrok hij met zijn treiler naar Milford Haven, waar het schip door de Royal Navy in beslag werd genomen. Schipper Brys bleef gans de oorlog de zee bevaren.

In 1949 trad hij te Oostende in dienst bij de Compagnie Maritime du Progrés, waar hij het bevel kreeg over het nieuwe vaartuig O.328 RAMSCAPPELLE.

In 1950 toen de rederij in financiële moeilijkheden geraakte, trad hij in dienst als kapitein op de treilers van de rederij Boels N.V. en werd er later walkapitein.

In 1970 ging hij op rust, waarvan hij maar weinig heeft kunnen genieten. Hij werd ziek en overleed zaterdag 31 januari 1976 in het H. Serruvsziekenhuis.

Heden donderdag werd hij, onder ruime belangstelling ten grave gedragen op het kerkhof te Sas-Slijkens.

Aan zijn beproefde echtgenote en familie biedt ons blad zijn diep rouwbeklag aan.

REDER EN SCHEEPSBOUWER CHARLES SEGHERS IS NIET MEER



Vrijdag bereikte ons het onverwacht en ontstellend bericht dat op zondag 25 jan. te Cannes, de heer Charles Seghers in de ouderdom van 70 jaar overleden was en er op 28 januari op wens van de overledene begraven was.

De heer Charles Seghers was de broer van de heer Victor Seghers die beide met hun vader Amedee Seghers na de oorlog 1914-18 van Antwerpen naar Oostende waren afgezakt waar vader Seghers in het atelier Leria, waar de huidige werven nu ongeveer zijn, begon met de bouw van twee garnaalboten van 10 m, gevolgd van een 15-tal andere, zodat er 25 werklieden tewerk waren gesteld.

In 1922 kwam Amedee Seghers in de gestichte werf Biellard Crighton aan 't Zwaaidok, waar hij de leiding had tot in 1934 om opnieuw met zijn zoons Victor en Charles een eigen werf op te richten, die nog bestaat onder leiding van de kleinzoon Jacky en Jean.

Waar broer Victor de werf leidde was Charles de publicrelations-man die door zijn gemeedelijk karakter praktisch geen vijanden kon hebben en aldus zijn broer trouw ter zijde stond in de vele aangename en onaangename uren welke vóór, tijdens en na de oorlog beleefd werden.

Zijn plots heengaan mag een verrassing genoemd, want waar hij 's winters in Cannes vertoefde, bleef hij toch trouw aan de rederij en zijn werf.

Aan zijn vrouw, kinderen en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen zo plots komt te treffen.

ZIJN KWOTA NIET ERG ?

Sprekend over de ongunstige toestand in de visserij, verbergen bepaalde ambtenaren minder en minder hun ongelooft en durven ze zelfs smalend de schouders ophalen ; anderzijds schrijft «Sprokkel» reeds 2 weken naeen in Het Visserijblad dat een verhoging van de slooppremie geen sanering moet beogen, doch dient toegepast te worden als een middel tot modernisering en uitbreiden van de vloot.

Dat men ons terloops ook het toppunt van dwaasheid noemt, is minder erg dan het gevaar dat dergelijke ongeargumenteerde beweringen over sanering en modernisering of de regering zouden kunnen doen twijfelen aan het nut van een aangepaste premie. (Gelukkig hoorden we zaterdagavond op de TIV dat minister Chabert hoopt de huidige crisis in de visserij te kunnen tegengaan met een verhoging van de slooppremie, omdat Verkeerswezen blijkbaar meer geloof hecht aan de konklusies van de nationale visserijcommissie dan aan het sprokkelgezwam).

In de nationale commissie vroeg Dries Claeys reeds of het bedrijf niet zou mogen verwachten dat de ministerieel diensten van Landbouw (e.a.) prognoses zouden maken, konklusies zouden trekken enz uit de ontvangen boekhoudingsgegevens, over de biologische bevindingen, de kwotagevolgen en zo verder.

Recente nederlandse persartikelen, uitgaande van LIEI-medewerkers (*), biologen en andere wetenschapsmensen doen daarenboven betreuren dat reders en vissers in België aangewezen blijven op ongenueanceerde en onwetenschappelijke uitbraken van sprokkels, gasoilboeren, vishandelaars en naarstige boekhoudertjes.

RAMINGEN

Ruim 90 procent van de reders-exploitatiereningen (meer dan voldoende om gefundeerde gevolgtrekkingen te maken) worden jaarlijks verkocht aan het ministerie van Landbouw, tegen 2.000 fr het stuk. Als dit cijfermateriaal alleen maar moet dienen om te horen verklaren dat de «goeden» het nog altijd goed doen en de «slechten» maar best onmiddellijk zouden verdwijnen, kunnen de reders beter 2.000 fr. uit eigen zak aan het accountant geven !

Waarom bevoorbeeld kunnen we niet vernemen met welk procent de uitbating werd bezwaard door de hogere gasoilprijs, of vreest men dat dit percentage zo hoog zal zijn dat de minister moreel zou verplicht worden de gasoil te subsidiëren ?

Wanneer zullen we kunnen lezen, welke gevolgen de kwota zullen hebben op de exploitaties, met de daaruit noodzakelijke gevolgtrekkingen : naar welke vangstcapaciteit onze vloot moet evolueren om rendabel te worden en te blijven ?

Beweringen alsof onze vloot moet uitgebouwd worden, wat aan capaciteit jaarlijks vermindert, worden door de feiten tegengesproken. In 1965 hadden we immers 72.000 PK en nu, tien jaar later, is dat 92.000 PK geworden, of bijna een verhoging van 30 %.

Ramingen zijn uiteraard geen nieuw evangelie, maar het moet o.i. toch mogelijk zijn te voorspellen welke gevolgen bepaalde evoluties in de vloot zullen hebben op de globale exploitatie.

KWOTA-AANPASSING

We hebben dan ook met meer dan gewone belangstelling de beschouwingen van doctorandus D. Gouda gelezen, die durft vooropstellen dat de vangstbeperking niet in se rampzalig moet zijn.

Na ongeneerd te hebben, toegegeven dat de nederlandse vloot in 1975 aan tong 6 miljoen kilogram boven het toegelaten kwantum heeft aangevoerd, maakt hij de verrassende veronderstelling dat 15 miljoen kg, verkocht aan ca 140 fr. per kg. (wat onze prijs evenaart), kan teruggebracht worden op de toegelaten 9.000 ton, want dat deze 9 miljoen dan een prijs zal bekomen van ca 200 fr. per kg. Hij zou daaromtrent met de nederlandse vishandel hebben gekonfereerd, die zijn cijfers aanvaardbaar noemt, wanneer bij piekaanvoer kan ingevroren worden voor collectieve rekening. Daarop verder bordurend neemt D. Gouda dat daarnaast natuurlijk minder zal moeten gevaren worden (9.000 ton i.p.v. 15.000), waardoor tal van uitbatingskosten, en niet in het minst de gasoilrekening fel kunnen worden verminderd. Aldus mijmert de man verder, totdat hij meent dat de mogelijkheden er zijn om met 6 miljoen kg. minder tong de uitbating 1976 toch 200 miljoen fr gunstiger te maken dan in 1975. De laatste maanden van 1975 werd voor onze tongvissers het Engels kanaal verboden gebied, omdat het ministerie van Landbouw had berekend dat wij ons kwantum aldaar hadden uitgeput.

De moeilijkheden, die toen zijn ontstaan, de internationale klachten, de nederlandse beschuldigingen (die vandaag helemaal belachelijk klinken als officieel wordt toegegeven dat de nederlandse vloot het tongenkwantum met liefst 40 t.h. heeft overvaren) hebben de bewindvoerders doen zeggen dat er voor 1976 andere maatregelen zullen moeten aangewend worden.

Vrij algemeen denkt men aan een vergunningsstelsel, bevattende ofwel een toegestaan aanvoergewicht per schip ofwel een maksimum toegestaan aantal vaartdagen per gebied, per categorie, per reder enz.

Wie en wat zal de desbetreffende beslissing kunnen beïnvloeden ? Uiteraard zal men het bedrijf zelf vragen welk stelsel de voorkeur geniet, en grotere reders zullen wellicht een tegengesteld voorstel doen t.o.v. de kleinere, sprokkel zal het anders zien dan de groothandelaar enz.

want normalerwijze denkt iedereen eerst aan zijn eigen toestand en belangen, en iedereen doet dit des te noodzakelijker wanneer hij over geen enkel konkreet gegeven beschikt.

VERWIJTEN

Hoe klein en stervend de vissersvloot van sprokkel ook mag geworden zijn, is ze nog altijd goed genoeg voor een bruto opbrengst van 1 miljard 300 miljoen frank 's jaars. Ze is daarenboven uitermate verschillend, zodat een motorist op een garnaalboot allerminst verdient zoals zijn kollega op een IJslander, terwijl het loon op een kustvisser honderdduizenden frank lager ligt dan op een kanaler...

Maar hoeveel moet een visser verdienen ? Welke opbrengst heeft een reder nodig om zijn rekeningen te betalen, zijn staatslening af te lossen en op de aflossing zijn belasting te betalen, om voor zijn eigen investering een normale rente te ontvangen, om niet zo zeer zijn schip af te schrijven als wel een nieuw schip aan de nieuwe prijzen in te winnen enz. ?

Hoeveel vissers zullen we hebben in 1980, hoeveel vaartuigen zullen kunnen bemand worden, welke aanvoer zal voor welke pk voorbehouden zijn ?

Mocht dit klinken, als een verwijt aan onze economische diensten (en bedrijfsraad, en proefstations), terwijl de inspecteurs van Financien ons verwijten zelf niets te doen en geen inbreng te hebben, dan ligt de konklusie voor de hand : niemand weet waar we staan en niemand weet waar we naartoe gaan.

Noch de reders noch de redersverenigingen hebben de mogelijkheid, de middelen en het personeel om economische studies en projecten te ontwerpen; hoogstens kunnen ze hun medewerking verlenen. De overheid heeft die mogelijkheden, personeel en middelen wél ! Benevens al het nuttige dat misschien verricht werd en wordt, moeten proefstations, zeevisserijdienst, bedrijfsraad en wat weet ik nog o.i. er toch allereerst toe gebracht worden onze balans en ons budget op te maken.

De belgische staat begint haar eigen holding; ze zal dat zeker niet doen zonder een voorafgaandelijke winstberekening. De visserij, die zoveel ambtenaren, diensten en commissies ter beschikking heeft, die moet gesaneerd worden met gemeenschapsgeld en gemoderniseerd werd met staatsleningen, zou navent haar prognoses mogen krijgen via dezelfde overheid.

JEF DEROOSE

(*) LIEI : Landbouw - Economisch Instituut

jaar	bruto ton	totaal pk	aant. vaart.
1974	24.042	91.967	268
3	22.824	85.117	268
2	23.175	84.773	285
1	24.061	86.544	319
1970	24.728	87.019	332
1969	23.011	82.922	338
8	23.427	81.799	354
7	24.250	79.245	358
6	23.935	75.837	369
5	23.402	72.091	363

N.B. In 1974 was de gemiddelde pk per vaartuig : 340. Dit is 80 t.h. hoger dan in 1965. In 1974 was de gemiddelde bruto ton : 90. Dit is 50 t.h. hoger dan in 1965.

DE SEKRETARIS VAN DE REDERSCENTRALE ZOU BETER ZWIJGEN

Men meldt ons dat de secretaris van de Rederscentrale opnieuw een gelegenheid heeft laten voorbijgaan om te zwijgen.

Inderdaad naar aanleiding van een bewering van Engelse vissers uit Brighton, als zouden Belgische vissers in het Kanaal meer tongen hebben gevestigd, dan toegelaten, heeft hij gemeend aan de pers een verklaring te moeten afleggen van feiten, waarvan hij zelf niets afweet noch in negatieve of in positieve zin, zoals men ten andere de bewering van de Engelsen kan tegen spreken, daar zij toch de statistiekendienst niet vertegenwoordigen.

In al deze aangelegenheden lezen sommige „would be's" graag hun naam in de bladen om te kunnen aantonen dat zij er zijn en dingen

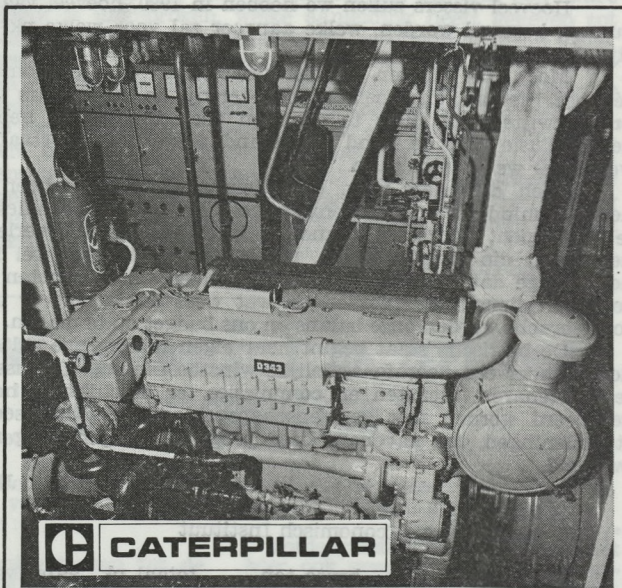
zeggen, waarvan ze zelfs de waarheid niet kennen.

Het zijn de betrokken administraties van elk land, die hun verantwoordelijkheid moeten opnemen en weten wat wel en wat niet. Maar al te gemakkelijk worden beweringen en gedachten vooruitgezet die in strijd zijn met de waarheid en die lan de zaak van de visserij veel meer kwaad dan goed berokkenen.

De beheerders van de Rederscentrale zouden best doen hun secretaris in al zijn grootspraak te kortwijken. Straks kunnen we geroepen worden om met de Engelsen over belangrijke problemen te spreken en het is geen bluf welke we dan zullen hoeven te verkopen, zoals in IJsland het geval is geweest.

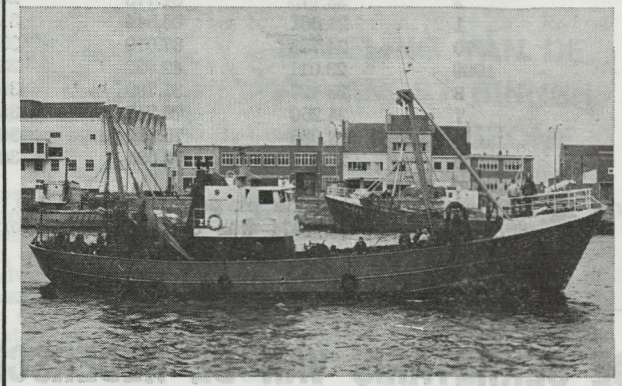
Bewezen kwaliteit door geleverde prestaties

Vissersschepen - Binnenvaartschepen -
Zeeschepen - Duw- en sleepboten - Zandzuigers -
Passagiersschepen - Plezierboten.



 **CATERPILLAR**

*Caterpillar voortstuwingmotoren
en boordaggregaten tot 1125 pk*



BELANGRIJKE MEDEDELING

Bureau Veritas, de maatschappij voor scheepsclassificatie gevestigd in Frankrijk, heeft onlangs de producties van Caterpillar van motoren en reductoren voor de scheepvaart gehomologeerd. Deze homologatie is gebaseerd op het feit, dat de serieproductie globaal beantwoordt aan de normen die gesteld worden door de classificatie; de kwaliteitscontrole van Caterpillar staat naar hun oordeel op een dergelijk peil, dat elke eenheid die van de produktieketting komt automatisch conform verklaard wordt zonder individueel nazicht van het Bureau Veritas.

Caterpillar wordt aldus de eerste Amerikaanse constructeur van motoren met innerlijke verbranding die erkend wordt door het Bureau Veritas.

De homologatie breidt zich uit tot alle wisselstukken die door Caterpillar gefabriceerd worden, zodat elk stuk dat door gelijk welke verdeler van het merk geleverd wordt zonder verdere formaliteiten op een motor of reducteur mag gemonteerd worden onder dekking van een B.V. certificaat.

Bureau Veritas is de vijfde maatschappij van internationale classificatie die Caterpillar het voordeel van dit bijzonder statuut toekent; de anderen zijn, het American Bureau of Shipping, de Lloyd's Register of Shipping, de Registro Italiano Navale (Italië) en de Det Norske Veritas (Noorwegen). Voor al deze maatschappijen is het homologatieproces van motoren gelijkaardig. Eerder dan ter plaatse een inspecteur te hebben belast met de talrijke controles die op iedere motor uit te voeren zijn, vertrouwt de maatschappij zich op de eigen kwaliteitscontrole van de constructeur na ze te hebben onderzocht en goedgekeurd. De enige tussenkomst van de maatschappij beperkt zich tot onverwachte bezoeken om de conformiteit na te gaan met de overeengekomen normen.

Caterpillar verkoopt een gamma van scheepsmotoren en -reductoren die conform zijn, van 85 tot 1125 HP in continu dienst.


TRECO N.V.



VERKOOP • WISSELSTUKKEN • SERVICE

TRECO N.V. Steenweg op Brussel 340 1900 OVERIJSE
Tel. (02) 687 60 20 Telegr. TRECOSA-BRUSSEL Telex: 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de scheepvaart:
J.M. Neuville - Oostende. Tel. (059) 70 11 84

Caterpillar en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

HET VLOTBRENGEN VAN DE B.604

Tegenkantingen en moeilijkheden

De bergingsmaatschappij Smit Tak heeft geen geluk met de berging van de B.604 die sedert november gezonken is op amper drie mijl van de kust.

Dinsdagochtend leken de werken goed vooruit te gaan. Sedert de vroege uurtjes was iedereen in de weer om het schip te lichten. Omstreeks 11 u. hing het schip veilig in zijn trossen en werd met het slepen begonnen.

Een kilometer verder ging alles echter mis. Op zowat 500 meter ten zuidwesten van de «Bolle» van Heist, knapten plots alle trossen af, waarmee de B.604 door de vlotende hijskraan van het Nederlandse bergingsbedrijf werd opgehouden. De «Ibis» zonk onmiddellijk opnieuw.

De oorzaak was waarschijnlijk de grote hoeveelheid zand en slib dat zich in het schip had ophoopt. Volgens de bemanning van het bergingsschip zou het wrak 13 tot 15 m. diep gezonken zijn. Een nieuwe lichtingspoging zou pas om 3 u. woensdagochtend bij hoog tij ondernomen worden.

Ondertussen stond een grote menigte vanaf 14 uur al te wachten en ook de families waren in de burelen van de vismijn samengekomen. Bevel was immers gegeven door de heer Prokureur Dentant, alles af te sluiten en niemand aan de bank toe te laten, zolang hij het nodig oordeelde.

Want wat zal het wrak ons geven?

In welke toestand verkeert het wrak?

KNAPPE

BERGINGSMAATSCHAPPIJ

Het schip lag immers dit maal op 500 meter ten Zuid Westen van de Bol van Heist. Dit is op 4 km 200 van het havenhoofd van Zeebrugge.

Boven het wrak werd de nodige bekekening aangebracht.

Men zou trachten het schip heden woensdag te lichten.

Ook dit kon nog niet verwezenlijkt, daar de weersomstandigheden alle werkzaamheden bemoeilijkten.

Er stond met name een Oost Noord Oosterwind Kracht 5-6 met zware zeevang.

Dat het schip in de vaartroute lag, zijn fabels.

Op het ogenblik lagen drie vaartuigen van de firma ter plaatse. Het berging van de B.604 is immers een zware karwei. Het lag diep, vol met zand en slib en na de vele stormen was de toestand er niet op verbeterd.

Voor de firma is het nochtans een normaal geval, maar niemand heeft de weersomstandigheden in handen.

EEN

ONAAANVAARBARE HANDELWIJZE

Havenkapitein Beken van Zeebrugge die in dienst staat van de Mij voor Brugse Zeevaartinstellingen schijnt nu nog maar te weten, nadat de aanbesteding sedert een

maand toevertrouwd is aan een Hollandse firma, dat het vissersvaartuig de haven van Zeebrugge zal binnengebracht worden om daar op de kuisbank gelegd te worden.

Woensdagmorgen vond hij niet beter om het binnenbrengen van het wrak te verbieden onder voorwendsel dat het schip zou kunnen zinken in de havengeul waardoor andere schepen de haven niet meer in of uit zouden kunnen.

Deze mijnheer, wist al meer dan een maand dat dit wrak zou binnengebracht worden en het is niet op het ogenblik dat alles op het punt staat verwezenlijkt te worden, dat hij zulks te bevelen heeft. Het is al welletjes dat de Staat de haven van Zeebrugge als monopolium aan de Brugse Zeevaartinstellingen voor een appel en een ei heeft verhuurd en dat die haven aan haar miljoenen opbrengt, waar ze aan de Staat miljarden kost.

Heeft het ministerie van Openbare werken waarvan Directeur Generaal Verschaeve in de beheerraad van die maatschappij zit, dan niets meer te zeggen?

Het is immers die maatschappij die oordeelt of de haven op groen of rood moet staan en daarmee is alles gezegd. Dit bevel kwam naar het schijnt van zijn voorzitter, mr. Verboven. Men zou de heer hoofd-ingenieur van Openbare Werken verwittigd hebben. Deze ontkent en de stelling van het parket is terecht, dat zij zich daarin niet te moeien hebben.

Het wordt tijd dat ook hier eens aan al die holdings gezegd wordt dat de Belg. Staat nog altijd meester is van zijn havens.

De hoofdwaterschout Vermeulen heeft als politie zijn verantwoordelijkheid opgenomen en zowel havenkapitein Beken, als zijn instellingen en de diensten van Openbare Werken, weten of zouden moeten weten dat ingevolge art. 289 van het strafwetboek, men geen openbare werken mag belemmeren.

In die omstandigheden heeft tegen havenkapitein Beken, zo hij het bergingsschip wil belemmeren in de haven te varen, proces-verbaal opgemaakt en doet de Hoofdwaterschout als politie der wateren van de kust er goed aan zich aan dit geknoei niet te storen en met de loods- of politieboot, de bergers vooraf te gaan om de weg vrij te houden. Dat is het wat we menen, wat moet gedaan, vrij aan elkeen zijn verantwoordelijkheid te nemen.

Op het ogenblik dat we dit schrijven, is het donderdag 11 uur en hopen we voor de families, de overheid en de berger, dat alles deze namiddag safety de haven bereikt, waar op de kuisbank ons het geheim zal ontsluit worden van de stoffelijke overschotten en de schade.

P. VANDENBERGHE

IJsland verwerpt het Engels compromis - voorstel

Het is reeds sinds enkele tijd duidelijk naar buiten gekomen dat de onderhandelingen gevoerd te Londen tussen de IJslandse Premier Hallgrímsson en de Engelse Premier Wilson, niet tot een onmiddellijk resultaat geleid hadden. Men sprak van harde onderhandelingen en de regering van His Majesty kon alleen maar mededelen dat de IJslanders het Engels voorstel zouden gaan bespreken.

Ondertussen kregen we toch weer om enkele harde contacten tussen de IJslandse kanonneerboten en Engelse trawlers niettegenstaande er een soort stilzwijgende overeenkomst getroffen was tussen beide landen om, wat Engeland betreft, zijn gewapende fregatten terug te trekken, en IJsland om geen sleeplijnen meer door te varen. Inderdaad binst de bewuste besprekingen werden van de „Boston Blenheim” de sleeplijnen doorgevaren, anderzijds kreeg de „Boston Kestrel” het order om de netten in te halen. Bij dit manoeuvre kreeg deze treiler een sleeplijn in het schroef en de trawler „William Wilberforce” die voor assistentie ter hulp waarde werd door de kanonneerboot beschuldigd van ontoelaatbare tussenkomst en een poging om haar te rammen omdat de „Wilberforce” de kanonneerboot zeer dicht kruiste.

Alhoewel het toch opvallend is dat de kanonneerboten het niet zo onmiddellijk voorzien hebben op de sleepkabels komen zij toch tussen om de treilers order te geven hun netten in te halen. De Engelsen klagen hier dan ook het groot tijdverlies aan die hierdoor ontstaat.

Ze opereren nu verspreid en wanneer de kanonneerboot ver genoeg verwijderd is, vieren ze de netten uit, om deze dan, bij het terug verschijnen van de IJslanders weerom in te halen. Voor dit tijdverlies dat natuurlijk drukt op het rendement van de vangst, vragen zij nu een geldelijke tegemoetkoming van de eigen regering.

Het Engels

compromis - voorstel

In 1974 en vorige jaren haalden de Engelsen een gemiddelde vangst hoogte per jaar van rond de 160.000 ton uit de IJslandse wateren. Binst de besprekingen die de kabeljauwoorlog vooraf gingen, hield het Engelse voorstel een beperking in tot 110.000 ton terwijl IJsland slechts bereid gevonden werd 60.000 ton goed te keuren. Men heeft nu vernomen dat het kompromis-voorstel van Wilson 85.000 ton aangeeft. Dat wil zeggen dat de Engelse Premier dus, zoals we dat hier zeggen de stok in twee geslagen heeft en op basis hiervan de IJslanders tegemoet kwam. Dit nieuw cijfers is nu door de IJslandse regering verworpen en men houdt zich halstarig aan de begincijfers van 60.000 ton. Verscheidene commentatoren menen dat de Engelse tegemoetkoming die zich nu reeds uitstrekt van 160.000 tot 85.000 ton toch aanzienlijk is en dat de aanvaarding

hiervan door IJsland reeds een overwinning op zichzelf is. Ze nemen het moeilijk dat IJsland koppig blijft vasthouden aan een cijfer dat in feite voor de Engelse trawlerij een totale ramp zou betekenen omdat men niet zo op vandaag tot morgen een erg traditionele visserij op dergelijke ingrijpende manier kan omschakelen. Wie nu ook te veel wenst, kan wel eens het deksel op de neus krijgen. IJsland kan door deze harde stugge houding volgens zelfde commentatoren, wel eens van de sympathie en het begrip verliezen waarmede andere landen geneigd waren haar te behandelen. Als men de bevolking van IJsland met zijn ongeveer 260.000 eenheden, onder de loep neemt, nog niet eens het bevolkingscijfer van een gemiddelde grote stad, dan zijn de IJslandse aspiraties toch wel zeer groot en het is, economisch bekeken, zelfs op zekere manier gevaarlijk, de economie van een land te laten stoeien op één enkel eksportartikel met al de gevaren aan een zogezegde monokultuur verbonden. Als het in dit bepaald artikel niet naar wens gaat, dan wordt het een economische ramp voor het land, omdat het niet buiten dit eksportartikel kan. Ondertussen krijgen we een grote kans tot een hervatting van de kabeljauwoorlog vermits Engeland reeds gedreigd heeft zijn fregatten terug opdracht te geven de 200 mijlszone binnen te varen indien de IJslandse kanonneerboten de Engelse trawlers blijven hinderen. Voor Engeland gaan de besprekingen nog altijd door niettegenstaande de afwijzing van haar nochtans redelijk voorstel.

BRIEVENBUS

DE HEDENDAAGSE

VRACHTTARIEVEN

PER SPOOR

Toen we verleden week een colli vis naar enkele vrienden in Brussel wilden verzenden waren wij gans verwonderd te vernemen dat het bedrag van 10 kg ten huize te bestellen 183 F, BTW inbegrepen, bedroeg. Wij deden onmiddellijk een steekproef en we bekwamen volgende bedragen. Om 10 kg te verzenden naar Charleroi was het 217 F, voor Hasselt 250 F, voor Verviers 283 F en voor Arlon 316 F. Om dan 10 kg per expresse te verzenden naar Brussel is het 20 F, dus nogmaals ongeveer 15 pct méér dan gewoon tarief. En naar wij vernamen heeft het Ministerie terug 15 pct vermeerdering der bevrachtingsprijzen toegestaan vanaf 1 maart a.s. Ik denk niet dat de NMBS nog veel enthousiaste liefhebbers zal vinden om een collo vis te verzenden naar het binnenland vanaf die datum.

Waar blijft de Rederscentrale en de Vereniging der Visgroothandelaar, om, zoals vroeger voor vis een gunsttarief te bekomen?

De visserij en het nieuwe zeerecht

In het Hollands tijdschrift Intermediair van 30 januari verscheen vorige week omtrent de visserij en het nieuwe Zeerecht van de hand van Drs K.A. Saudijn een zeer belangrijke bijdrage.

Deze merkwaardige uiteenzetting laten we hierna volgen omdat ze de ganse visserijgemeenschap aanbelangt.

In 1974 begon in de Venezolaanse hoofdstad Caracas de derde Zeerechtkonferentie. De eerste Zeerechtkonferentie, in 1958 in Genève gehouden, leverde vier konventies op, terwijl de tweede in 1960 ook in Genève mislukte. De uitkomst van deze zitting was een algemeen debat en een reeks van documenten met daarin talloze alternatieven. Delegaties uit 148 landen hebben tussen 17 maart en 10 mei 1975 tijdens de derde zitting van de derde zeerechtkonferentie in Genève getracht de problemen op een rij te zetten. Tijdens de slotvergadering werden drie ontwerpverdragen rondgedeeld, met als onderwerpen:

- 1) Het regime van de zeebodem buiten nationale jurisdictie;
- 2) De regimes van de overige delen van de zee, en
- 3) Bescherming van het zeemilieu, wetenschappelijk zeeonderzoek en overdracht van technologie inzake het gebruik van de zee.

Een lange weg, met allerlei obstakels, moet nog worden afgelegd, voordat men tot ondertekening van de verdragen in Caracas (1976) over kan gaan. Er is daarvoor nog een zitting gepland van acht weken in het voorjaar van 1976 te New York.

De plaats die de visserij in de wereld economie inneemt, alsmede de invloed van de jongste ontwikkelingen in het zeerecht op deze voedselindustrie zullen in dit artikel worden behandeld, waarbij ook enkele aspecten van het EEG-visserijregime alsmede de recente ontwikkelingen rondom IJsland belicht zullen worden.

De visserijindustrie heeft zich in korte tijd sterk uitgebreid. De totale wereldvangst is vanaf 1950 meer dan verdrievoudigd. Volgens schattingen van de O.E.C.D. (1) lag 't totaal van de aan land gebrachte hoeveelheid vis in 1974 op 66,50 miljoen ton, een cijfer dat ook genoemd wordt voor 1975. Dit totaalcijfer is lager dan in het topjaar 1971, toen de vangst 70,20 miljoen ton bedroeg, maar weer hoger dan de jaren 1972 en 1973, waarvan de resultaten respectievelijk 65,50 en 65,70 miljoen ton waren.

Projekteren we deze cijfers op de wereld economie, dan blijkt echter dat vis slechts 5% van het totale wereldvoedselpakket uitmaakt en dientengevolge als kleine industrie beschouwd moet worden.

In alle landen met een ontwikkelde markt-economie bestaat het voedselpakket voor het grootste gedeelte uit andere proteïnehoudende produkten dan vis. Gedurende de Industriële Revolutie is de visserijbranche belangrijk uitgebreid, maar na 1945 is de nadruk meer op toename van de opbrengst d.m.v. mechanisatie en rationalisatie komen te liggen. Visserij is nog

steeds erg arbeidsintensief, vooral ook omdat grote kapitaalinvesteringen niet direkt evenredige opbrengsten leveren, nog versterkt door het feit dat deze industrie erg markt- en seizoengevoelig is. De gestegen opbrengsten wegen vaak niet op tegen sterker gestegen kosten als: schip, installatie, lonen en recentelijk de brandstof. De totale investering in nieuwe schepen, motoren en nautische verbeteringen bedroeg alleen al voor Nederland in 1974 175 miljoen gulden.

Het resultaat van dit alles is dat de visserij in tal van geïndustrialiseerde landen gesubsidieerd moet worden. De wijze waarop de subsidie verleend wordt verschilt van land tot land. Als gevolg van de gestegen brandstofkosten, vooral na de oliëkrisis, werd bijvoorbeeld in Nederland (naast de al bestaande structuurverbeterende maatregelen) een subsidie verstrekt van 3 cent per liter brandstof, welke na 1 augustus 1974 werd verhoogd tot 5 cent per liter.

In de ontwikkelingslanden liggen de verschillen met bovengenoemde categorie landen zowel op het vlak van de produktie als op de marketing. Vanuit produktie oogpunt is het belangrijker de werkgelegenheid te stimuleren dan om deze te verminderen d.m.v. kapitaalversterking. Daarbij komt een structureel tekort aan kapitaal en een gebrek aan een adequate economische infrastructuur. In potentie zou alleen al een verbetering van deze factoren een goed resultaat, op relatief korte termijn, teweeg kunnen brengen. Speciaal is hier te denken aan landen in Zuid-Oost Azië en Zuid-Amerika. De spektakulaire ontwikkeling van de visvangst in Peru, waar de vangsten sinds 1938 400 keer groter zijn geworden, is hiervan een goed voorbeeld (Peru viste in het topjaar 1971 10,28 miljoen ton bij elkaar).

Landen met een centraal geleide economie hebben in de na-oorlogse periode de grootste expansie beleefd. Dit heeft ook zijn weerspiegeling in de visserij gevonden. In maart van dit jaar kondigde de minister van Visserij van de USSR aan, dat het gestelde doel van 9,50 miljoen ton in 1974 (in 1973 8,62 miljoen ton) bereikt was. Het stimuleren van de visindustrie in de Sowjet Unie is voornamelijk gebaseerd op het feit dat dit de goedkoopste en snelste methode is om aan proteïne-rijk voedsel te komen. Dit laatste moet men zien tegen de achtergrond van de klimatologische omstandigheden, die voor een belangrijk gedeelte de oorzaak van het chronisch tekort aan graan in de USSR zijn.

In tegenstelling tot ontwikkelingslanden met een centraal geleide economie wel de technologie en de economische infrastructuur, die hun bijvoorbeeld in staat stellen de verre visserij te bedrijven. Deze laatste vorm van visserij houdt in dat landen met een ontwikkelde vissersvloot vergelegen rijke visgebieden opzoeken om daar hun netten uit te werpen. Doordat deze werkwijze grote kosten met zich meebrengt, moeten de vangsten vele malen groter zijn dan bij de kustvisserij. Zodoende worden vaak de meest moderne (naar 'leeg vissen' tenderende) methodes gebruikt, en dat veelal in de buurt van kusten van ontwikkelingslanden met rijke visgronden. Deze tendens beïnvloedt een evenwichtige concurrentiestrijd

tussen ontwikkelde en onderontwikkelde landen negatief.

De laatste jaren is het vooral de USSR die de «verre visserij» uitoefent. Kenmerkend is het feit, dat alleen de USSR het percentage groei van zijn vissersvloot handhaaft en vooral de bouw van fabrieksschepen (waar de verwerking geschiedt) met een tonnage van meer dan 2000 G.O.T. stimuleert (2).

Als verweer tegen bovengenoemde visserij trachten kuststaten hun economische belangen te verdedigen door hun exclusieve visserijzones (gebieden waar iedere visvangst buiten die van de kuststaat verboden is) te vergroten. Het meest sprekende geval van bescherming van visexploitatie door ontwikkelingslanden is wel de afkondiging van een exclusieve visserijzone van 200 zeemijlen door Ecuador, Peru en Chili geweest. Het gevolg was dat de Amerikaanse tonijnvloot in hoge mate benadeeld werd en naar andere visgronden moest gaan uitkijken. Een zeer recent voorbeeld over de strijd tussen kustvisserij en «verre visserij» is IJsland.

De kwestie IJsland

Visserij vormt de ruggegraat van de economische huishouding van IJsland. Het vertegenwoordigt een waarde van niet minder dan 20% van het Bruto Nationaal Produkt. Betrekken we hierbij dan nog de verwerkingsindustrie, dan resulteert dit in een gigantisch aandeel van de visserijindustrie in dit land. Meer dan 80% van de eksport bestaat uit vis en visserijprodukten. IJsland is nog anderszins uniek in die mate, dat het de hoogste consumptie van vis per inwoner heeft: 100 kg per jaar.

Opeenvolgende regeringen van IJsland hebben zich de stimulering van de nationale visindustrie als hoofddoel gesteld.

De eerste afkondiging, op grond van de «Law concerning the Scientific Shelf Fisheries» had reeds in 1952 plaats: een exclusieve visserijzone van 4 mijl en een nieuwe bepaling die een regeling van rechte basislijnen inhield (3). Dit alles onder protest van Engeland. Als gevolg van het falen van de in 1958 gehouden Geneefse Zeerechtkonferentie m.b.t. het vaststellen van de limiet voor de territoriale zee, breidde IJsland zijn grenzen uit tot 12 mijl. Dit lokte hevige protesten uit van de zijde van Groot-Brittannië en West-Duitsland, die aanzienlijke visserijbelangen hadden in de omgeving van IJsland. De ontstane moeilijkheden werden tot een (tijdelijke) oplossing gebracht, doordat IJsland en Engeland op 11 maart 1961 een overeenkomst sloten, waarbij Engeland de 12-mijlszone van IJsland erkende in ruil voor een overgangperiode van drie jaar, waarin het nog zekere visserijrechten binnen deze zone werden toegekend.

In het begin van de jaren '70 waren de wateren rondom IJsland volledig geëxploiteerd. IJsland's deel in de vangst bedroeg 50%, dat van Engeland 25% en West-Duitsland 16%. De enige mogelijkheid voor IJsland om zijn vangst te vergroten was het relatieve aandeel te verhogen.

Op 15 februari 1972 aanvaardde de Alting (het IJslandse parlement) dan ook een resolutie waar-

in de exclusieve visserijzone tot 50 mijl vergroot werd. Na een serie vruchteloze onderhandelingen spande Engeland en West-Duitsland een geding aan tegen IJsland bij het Internationaal Gerechtshof. Een bittere «kabeljauwoorlog» brak uit, die eindigde met een interim-regeling (voordat het Hof tot een definitieve beslissing was gekomen), welke voor twee jaar vaststelde dat Engeland, op voorwaarde dat het de vangst terugbracht van 170.000 ton naar 130.000 ton, rondom IJsland mocht blijven vissen. Zo'n zelfde overeenkomst kwam niet met West-Duitsland tot stand, hoewel de onderhandelingen al vanaf 1971 op gang waren.

Op 25 juli 1975 besliste het Hof over de hoofdzak (4). Ook in deze uitspraak handhaafde het Hof zijn traditie (speciaal in zeerechtzaken) om een aantal uitgangspunten op te sommen, waarna de staten verder zelf, door onderhandelingen, tot een oplossing moeten komen. Volgens het Hof heeft IJsland preferentiële rechten in de wateren buiten de 12-mijlszone, maar hebben ook West-Duitsland en Engeland historische rechten in dezelfde wateren. Deze rechten moeten met elkaar in evenwicht worden gebracht. Het Hof stelt, dat er na de Geneefse Konferentie in 1958 op het gebied van de visserijzones een zekere consensus bestaat over twee onderwerpen:

1. Er is een exclusieve visserijzone. De zone houdt een jurisdictie van de kuststaat in. Volgens het Hof is de breedte 12 mijl, omdat uit de statenpraktijk blijkt, dat dit algemeen erkend wordt en daardoor een «rule of customary international law» (internationaal gewoonterecht) is geworden. Het Hof laat echter in het midden of deze zone zich ook verder kan uitstrekken dan genoemd 12 mijl. Impliciet zou hieruit gekonkludeerd kunnen worden dat het Hof dit afwijst. Dat dit geenszins vaststaat blijkt wel uit de afzonderlijke opinies van de rechters, die stellen dat geen «customary rule of international law» een uitbreiding tot 50 mijl tegengaat en dat «omgevingsvariabelen» (zoals kustfiguren) en de graad van internationale acceptatie zullen uitmaken waar de grens ligt.

2. Ook buiten de exclusieve visserijzone kan een staat preferentiële rechten hebben, als gevolg van de sterke afhankelijkheid van de visserij, vooropgesteld dat de visserij in eigen gebied maximaal benut is.

Een duidelijke limiet is niet in de uitspraak te vinden, omdat het Hof kennelijk niet wenst vooruit te lopen op het resultaat van de Derde Zeerechtkonferentie en hoopt op een beslissing, waarmee verder te werken valt.

Het gevolg is echter dat IJsland vooruit is gaan lopen en wel door opnieuw eenzijdig de visserijgrenzen te verleggen nu van 50 tot 200 zeemijlen, met ingang van 15 oktober 1975.

Gezien de belangen van West-Duitsland en Engeland in het betreffende gebied (Nederland en België beduidend minder), zijn grote moeilijkheden te voorzien. Voor laatstgenoemde landen is het niet lonend om naar andere visgebieden uit te wijken. De tijdgen dat er op de wereldzeeën een overschot aan vis was, zijn voorbij.

(Wordt vervolgd)

PRAKTISEREN

MAGER

De drijvende lange lijn wordt vermoedelijk nog maar alleen door de Japanners, de Koreanen en de Formozanen gebruikt. Dit is op de keper beschouwd een heel eigenaardig verschijnsel. Want de «longlijning» is steeds een heel winstgevendende visserijtechniek geweest en het is verbazend, dat ze nooit door de Westelingen helemaal werd overgenomen. Het Oosterse geduld zal er wel voor iets tussen zitten, want de haken, duizenden en tienduizenden, moeten allemaal stuk voor stuk worden voorzien van aas en dit is geen klein werkje. Wij die gewoon zijn van een kuil open te trekken en daar meteen tonnen vis te zien uitvallen, kunnen ons nu nog moeilijk verzoenen met dergelijke methoden. Maar toch moet daar onmiddellijk worden aan toegevoegd, dat de Noren het vraagstuk van het «azen» op een heel elegante manier hebben weten op te lossen. Dit gebeurt thans helemaal automatisch en zij weten er wel munt uit te slaan, want de Noren wissen belangrijke hoeveelheden met deze techniek van beuglijnen, zij het anders dan in het Oosten. De visserij met de drijvende langelijnen vraagt speciaal daartoe uitgeruste schepen en men moet er rekening mee houden, dat de vangsten heel onregelmatig zijn. In deze tijd van doelmatigheid en onverpoosde voortbrengst moet op veel doelmatiger manier kunnen worden gevist. Wellicht kan men zich in sommige plaatsen nog veroorloven het rustig aan te doen en te wachten om te zien wat morgen zal brengen. Maar dergelijke opvatting is in de moderne landen over het algemeen wel uit de boze. Zodat een voortbrengst van 3 tonijnen per 100 haken, toch maar een mager beestje is. In ieder geval, men kan hier moeilijk van doelmatige visvangst spreken!

VANGEN (1)

Natuurlijk is de tonijn te belangrijk opdat men er zich niet eens zou over buigen met alle kennis, die men er nu over bezit om een behoorlijke techniek op punt te kunnen stellen, een techniek die zou toelaten doelmatig tonijn te vissen. En er werd inderdaad een vloot gebouwd van «seinenetters» die de tonijn gaan vissen op eender welke plaats ter wereld. Aldus beschikken de Fransen thans over heel mooie schepen, splinternieuw, die op tonijnjacht gaan rondom de wereld. Toch maken deze kostbare schepen, eigenlijk van een heel nieuwe opvatting, steeds gebruik van het gewone seinenet! Ze vangen de tonijn zomaar gelijk de Denen en zoveel andere vissers, zelfs primitieven, het seinenet gebruiken zoder enige wijziging. Eigenaardig genoeg dat het gewone visnet nog steeds maar voort wordt gebruikt tussenin allemaal deze nieuwsoortige verfijnde instrumenten en schepen. De tonijn wordt er mee gevangen zonder dat de bemanning eigenlijk goed weet hoe het allemaal in zijn werk zit en hoe het seinenet eigenlijk vis vangt.

VANGEN (2)

Het tuig is schijnbaar heel eenvoudig. Het is een groot stuk net van aanzienlijke lengte, waarmee de visserschool, wanneer ze gevonden werd, omsingeld wordt. We kennen het allemaal wel een beetje van het gezien te hebben op de Deense kusten, terwijl het in de Middellandse Zee zeer veel wordt gebruikt door de Grieken die het in Afrika hebben ingevoerd. Eigenlijk een veel gebruikt en doelmatig tuig dat feitelijk meer en meer ingang vindt. Wanneer de visserschool omsingeld is door het seinenet, wordt de onderkant van het tuig dichtgetrokken door een reep die doorheen ringen loopt die langs onder, aan het net vastgenaaid zijn. De vis kan dus niet meer langs onder ontsnappen. Sommige slimmerikken hebben evenwel nog het instinct om overheen de bovenreep te ontsnappen met een flinke sprong. Daarom ook is wel eens een bootje nodig om ze te verschrikken en in het net te houden. Op deze manier vangen de Kanadezen ook enorme hoeveelheden haring en nog andere soorten.

Voor de vangst van tonijn, is evenwel een heel groot seinenet onontbeerlijk.

NET (1)

Zijn ze van uitzonderlijke afmetingen deze tonijnseinenetten, dan hebben ze nog altijd met de andere kleinere modellen gemeen, dat ze op weinig wetenschappelijke manier worden gebreed en samengesteld, al moet hier onmiddellijk worden aan toegevoegd dat de jongste jaren in vele landen theoretische studies over het seinenet en haar gedragingen in het water werden ondernomen.

Vanzelfsprekend hebben sommige nettenfabrikanten rekening gehouden met de studie van deze mensen, terwijl hun eigen kennis van de nettentechniek en de tips van de schippers van de seinevissersvaartuigen hen hebben aangezet tot het verbeteren van de tuigen.

Het staat nochtans vast, dat de uitslagen daarvan niet altijd geven wat men er van verwacht.

Wat het meeste tegenvalt bij de seinevisserij is de traagheid waarmee het net, of toch tenminste het „loodzeil” zinkt. Anderzijds moet het tuig toch ook een bepaalde vorm aannemen wanneer het een hele school vis te verwerken krijgt en deze „zakvormige” vorm valt niet altijd mee.

NET (2)

Om uit te vinden hoe het allemaal gebeurt moet er vanzelfsprekend een studie van het net (in werking) worden gemaakt op de visgronden. Een dergelijke taak moet worden uitgevoerd in verschillende keren. Men gaat niet naar punt C zonder te passeren over het punt B! In een eerste fase moet er een studie gemaakt worden van de reeds bestaande seinenetten. Een maximum van gegevens moet worden verzameld. Een volgende stap moet dan zijn de vervaardiging van een model met de meeste voordelen. Daarmee zouden dan de meeste fouten kunnen worden vermeden. Uiteindelijk moet er dan een net worden gemaakt op ware grootte en volgens het plan die de uitkomst is van deze studie.

LIMIETEN (1)

Het is heel waarschijnlijk dat uiteindelijk de 200 mijlsgrens de economische zone zal worden in alle kuststaten ter wereld. Moest men daaruit afleiden dat de „Konferentie over het Zeerecht” het doodvonnis zal uitspreken over de huidige „Internationale Zeevisserijorganisaties”?

Nu al zijn er mensen die denken dat deze „Internationale Organisaties” er alleen maar zijn om de moderne vloten van de ontwikkelde landen in de economische gebieden van de ontwikkelingskuststaat binnen te krijgen. Welke zal de houding zijn van de kuststaat die daar plots een reusachtige economische zone in de schoot geworpen wordt ten overstaan van de Internationale Organisaties?

Een vraag die moeilijk te beantwoorden valt zolang men eigenlijk nog niet weet wat de „Konferentie over het Zeerecht” gaat bepalen.

Welke commissie ligt het dichtst bij ons? De „Visserijcommissie voor de Noord-Oost Atlantische Oceaan” natuurlijk. Na de economische uitbreiding van de visserijgrenzen zal deze commissie voor het grootste deel toezicht hebben op alle wateren van de Europese Economische Gemeenschap.

LIMIETEN (2)

In deze wateren zal het spel van toegang en vistoelating en -verbod geregeld moeten worden door alle leden samen. Artikel 2 van het reglement «structuur» bepaalt dit uitdrukkelijk. En dit wordt bevestigd door de toetreding van het Verenigd Koninkrijk, Ierland of Denemarken. Alleen maar de Noorse «platten» en deze van IJsland maken hierop uitzondering.

De bepaling van «kuststaat» in de Gemeenschap zal dus verdwijnen en het zal de Europese Gemeenschap zijn die dan «kuststaat» wordt!

Voor wat de Commissie van de Noord-West Atlantiek aangaat, deze strekt zich nagenoeg helemaal uit langs de kusten van de Verenigde Staten en van Kanada. Niets laat vermoeden, dat deze beide landen afstand gaan doen van de mogelijkheden der wederzijdse commissies. Deze beide landen hebben hier waarschijnlijk een voorzichtige houding aangenomen.

De Amerikaanse afvaardiging was wel degelijk voorstander van een Internationale samenwerking op het gebied van de zeevisserijorganisatie. Kanada heeft voorzichtig van de tong laten vallen «dat zij zich verplicht zal zien een zekere medewerking van de vreemden aan te nemen voor wat de verscheidene visserijen aangaat die bedreven worden op het vasteland, binnen bepaalde grenzen wanneer het recht om de rijkdommen uit te baten, zal zijn toegekend aan de kuststaat»!

De Kanadees voegde er aan toe, dat «het een kortzichtige politiek zou zijn, moesten de rijke voedingsbronnen die binnen de zones liggen niet aangeboord worden, wanneer het voedseltekort op de wereld zo groot is, dat hele mensengroepen eraan ten gronde gaan». Uit deze uitlatingen zou men gemakkelijk kunnen afleiden, dat de Kanadezen er niet zullen tegenop zien dat vreemde vloten in hun economische gebieden mee komen pikken op voorwaarde evenwel, dat deze visserijen zouden georganiseerd worden door de «Visserijcommissie van de Noord West Atlantische Oceaan».

LIMIETEN (3)

Welke zal de rol van de Voedsel- en Landbouworganisatie worden in heel deze limietenkwestie? Men zou wel eens kunnen geneigd zijn te denken, dat ze van haar waarde zal gaan verliezen. Het is nochtans waarschijnlijk dat haar waarde nog zal toenemen n.l. op gebied van de oprichting of de versteviging van de visserijorganisaties en de harmonisatie van haar bedrijvigheden. De statuten van sommige streekorganisaties van de «Landbouw- en Voedselorganisatie» moeten worden herzien om hen toe te laten een bedrijviger rol te gaan spelen door de vraagstukken van de aménagement en de ontwikkeling. Het gaat hier

(Vervolg blz. 8)

voornamelijk over «De algemene Raad voor de Visserij in de Middellandse Zee» en het «Komiteit voor de Visserij in het midden Noordoost gebied van de Atlantische Oceaan».

Officieel heeft nog niemand gezegd, dat al deze organisaties geen reden van bestaan meer zouden hebben, eens de Zeerechtconferentie aan ieder kuststaat haar eigen verantwoordelijkheid zou hebben opgelegd.

BEVOEGDHEID

Over welke bevoegdheden de internationale zeevisserijkommissies nog zullen beschikken nadat de zeerechtconferentie definitief uitspraak zal hebben gedaan omtrent de limieten, kan voorlopig nog niets gezegd worden. Het is beslist daarvoor nog te vroeg. Bovendien moet de ontwikkeling gedurende de jongste tien jaren van de internationale en nationale visserijorganisaties ons er toe aanzetten voorzichtig te zijn in onze uitspraken terzake. Maar ondanks al deze onzekerheden, moet er steeds nagedacht en vragen gesteld worden omtrent de uitgebreide bedrijvigheidsgebieden der toekomstige commissies tenminste, indien men klaar wil zijn om de ontwikkelingen en de schokken die zich al aanmelden, op te vangen.

Nu reeds aangenomen zijnde dat de 200 mijls-grens de grens van de toekomst is, wettelijk tenminste, dan kan men al vragen wat er zal gebeuren met het zeerecht in het gebied dat zich daarbuiten uitstrekt? Van nu af is het wettelijk dat een internationaal organisme zou worden opgericht, dat meteen zou beschikken over de bevoegdheden van de huidige commissies. Maar, moet het een enkel organisme zijn, b.v.b. een uitvloeisel van de „Voedsel en Landbouworganisatie”? Of moeten het verschillende organisaties zijn, die een verlenging uitmaken (verder dan de 200 mijlsgrens) van de huidige organisaties? Er schijnt een bepaalde regionalisatie noodzakelijk te zijn en indien het zou blijken, dat de huidige schikking niet helemaal zou kunnen worden overgenomen zou het passen verschillende organisaties te hebben, naargelang de grote van de zeevisserijgebieden of ook nog wel naargelang de soorten van vis.

Het is van heel groot belang voor ogen te houden, dat enkel 10% van de wereldaanvoer wordt gevangen, buiten de economische gebieden van 200 mijlen.

KAPEN

Voor wat de wateren aangaat die gelegen zijn binnenin de 200 mijlszone, moet men zich goed voor ogen houden dat de internationale reglementering voor wat de schikking van de visserij aangaat langs drie voorname kapen voorbijgaat.

1) verzameling van de vangststatistieken die worden geleverd door de Staten die lid zijn evenals de wetenschappelijke gegevens die worden opgesteld door hun experts. Deze statistieken en gegevens moeten trouwens dienen voor het opstellen van de reglementen ter zeevisserij.

- 2) De keuze van de reglementering.
- 3) De toepassing van de reglementen.

Voor wat dit eerste punt betreft is het duidelijk, dat de kuststaten meer dan ooit zullen moeten kunnen beschikken over de vangststatistieken van de vloten die toestemming zullen verkregen hebben om in hun eigen economische wateren te komen vissen. Het ligt anderzijds voor de hand, dat deze kuststaten veeleisender zullen optreden tegenover deze vissersvloten dan de internationale commissies dat waren. Ze zullen vanzelfsprekend wensen nauwkeurig te weten hoeveel deze vloten hebben gevist om zelf de toepassing van de overeenkomsten te kunnen regelen die ze met deze bezoekende vloten gesloten hebben.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

DRAMATISCHE MAAR TOCH GELUKKIGE REDDING VAN EEN ENGELSE IJSLANDVISSER

Een bemanningslid van een diepzeetreiler uit Fleetwood «The Boston Crusader» werd bij het over boord zetten van het net, door een eind touw gegrepen dat zich rond zijn botten in een lus draaide en aldus mede over boord getrokken. Het was toevallig dat een ander bemanningslid van zijn werk opkeek en het ongeval zag gebeuren. Onmiddellijk werd het nodige alarm geslagen en gemaanoeuvreed om de deklichten zoveel mogelijk naar de plaats van het verdwijnen van het net te richten. Het net verdween in de diepte en het was slechts na meer dan een minuut dat men onverwachts de over boord getrokkenen weer aan de oppervlakte zag komen, drijvende op een luchtkussen die zich gevormd had onder zijn oliegoed. De man dreef echter in de duisternis weg, toen hij plots weer te voorschijn kwam door een zware golf die hem weer in de nabijheid van het vaartuig bracht. Men stond er gelukkig klaar met eindigen touw die hem toegeworpen werden en waarvan hij één kon te pakken krijgen. De winchman sloeg het ander eind rond de winch en de drenkeling werd aldus traag opgetrokken en aan boord gebracht.

De drenkeling zelf vertelt het aldus: ik werd over boord getrokken en kwam in het ijskoude water terecht, dat werkelijk mij de adem afsneed. Ik kon niet naar de oppervlakte terug omdat ik onder het net zat. Ik voelde het net over mij heen schuiven en dacht dat het nooit zou ophouden vooral omdat ik een geweldige ademmoed kreeg. Plots was het net voorbij en schoot ik, door de lucht die in mijn klederen zat en zonder dat ik iets speciaal moest doen, naar de oppervlakte terug. Ik was als bedwelmd door de ijselijke koude en voelde een verlamming optreden. Automatisch maakte ik zwemmende bewegingen maar had praktisch geen concentratiekracht meer toen ik plots een touw over me heen voelde s'ingeren. Ik greep dit eind krampachtig vast, kon het rond mijn arm slingeren en liet ik alles passief over mij heen gaan. De drenkeling vertelde verder, dat in deze ijskoude wateren met hier en daar kleinere stukken ijs, men werkelijk op een grote dosis geluk moet kunnen rekenen om terug aan boord te geraken. De 22-jarige zeeman werd onmiddellijk naar beneden gebracht, het lichaam met alcohol ingewreven en enkele poesters geserveerd, zodanig dat hij naderhand weldra terug fit werd. De jongen had niets dan lof over voor zijn medebemanning die alles in het werk heeft gesteld voor het enige doel, hun kameraad te redden.

IS DE BELGISCH - IJSLANDSE OVEREENKOMST VOOR ONS WEL VOORDELIG ?

Zoals onze lezers weten werd een paar maanden geleden, het Belgisch - IJslands akkoord voor één jaar verlengd en is het ten allen tijde opzegbaar. De vraag stelt zich echter, schrijft een lezer ons, of dit akkoord wel zo voordelig is als we hebben doen uitschijnen omdat het kwantum beperkt is, wat niet zo belangrijk is daar we met 12 schepen het nooit zullen uitputten, maar wel voor de rest. Inderdaad alleen de 12 aangeduide schepen mogen er heen gaan en als straks ook de Engelsen, de Ieren en wie nog, ook hun grenzen uitbreiden, dan zullen alleen deze twaalf schepen er mogen gaan vissen.

Wanneer er ene van deze gewalt, 't zij door verlies, verkoop of ouderdom, mag volgens het aangegeven akkoord, geen enkel vaartuig en dus geen enkel ander redeur, dit vervangen, wat niet logisch is.

Tevens kan de IJslandse regering het akkoord elk ogenblik opzeggen en is het alleen zeer winstgevend voor die 12 reders, vermits niemand in hun plaats er mag **veengaan**.

In dat opzicht is het akkoord door de Duitsers bekomen veel beter, vermits het toegestane kwantum niet alleen veel hoger ligt, maar van aanduiding van wel bepaalde schepen geen sprake is.

Als het Engels IJslands geschil naar een oplossing gaat, kan niet gezegd dat België, het er goed heeft afgebracht als we die overeenkomst vergelijken met die van andere landen.

Zij hadden pech...

— Terwijl de Z.402 „Atlantis” van schipper Victor Vantorre aan het korren was nabij Botney Cut visgrond, viel plots de motor stil. Nadat de korre aan boord was geworden, zag men dat er een korre in de schroef stak. Na vruchteloze pogingen, werd de Z.427 opgeroepen voor sleephulp. Na akkoord begon de sleep en op 30 mijl ten oosten van Gabbard brak de staalraad van de Z.427. Tengevolge een harde ruk op de stuurboord voorgalg, scheurde het bovenste deel van de galg en ook het achterste gedeelte van de stormkap af. Te Zeebrugge op de kielbank, stelde men vast dat de helft van een korre duidelijk van Engelse makelij in de schroef stak.

— De Z.588 „Vita Nova” was vanuit Zeebrugge de visserij gaan bedrijven. Na de visserij normaal bedreven te hebben, moest met motordefekt de haven van Scheveningen aangedaan worden. Na vernieuwing van de cilinderdeksels die door verhitte gesprongen waren, keerde men terug ter visserij. Daar de mast gebroken werd, stevende men naar Great Yarmouth voor herstelling. Het breken was het gevolg van het vastslaan met de bakboordboel aan een onder water zittend voorwerp.

KORTE BERICHTEN

ENGELS PROTEST TEGEN VERHOOGING VAN VISAANVOERRECHTEN

De vissers uit Whitby in Engeland hebben een protestactie op touw gezet tegen de Stadsraad van Scarborough wegens een verhoging van de aanlandingsrechten voor vis van liefst 28 % ! Gezien deze verhoging volgt op een verhoging met 25 % die in 1975 plaats greep, menen de vissers dat ze dit niet verder kunnen nemen. Deze verhoging zal voor de vissers van de kleine plaats Withby alleen reeds een bijkomend bedrag van 540.000 fr. uitmaken. Men heeft dan ook voorop gesteld deze verhoging radikaal te weigeren.

FLEETWOOD : DIEPZEETREILER GEZONKEN

De Schotse diepzeetreiler „Wyre Victory” was verleden week met een achttienkoppige bemanning vertrokken voor de visgronden op IJsland. Ter hoogte van de kleine eilanden ten Westen van Schotland liep het vaartuig op een klip en maakte veel water zodanig dat een S.O.S.-sein diende uitgezonden. Een zusterschip dat eveneens naar IJsland vertrok, nl. de „Wine Conqueror” snelde ter hulp en kon met de reddingboot de achttien bemanningsleden overnemen. Men dacht eerst nog een poging te wagen om het lekkend schip op sleeptouw te nemen, maar het water kwam te rap binnen en het schip zonk in een amper 15 vadem diepe zee.

IN DE MORBIHAN, 1.250 TON OESTERS ONVERKOCHT

De oesterkwekers van de Morbihan in de monding van Etel-rivier, zijn te St.-Hélène bij Lorient samengekomen om te protesteren tegen de publikatie van besmettingshaarden bij de oesters. Ze eisen dat het Wetenschappelijk Instituut van de Visserij deze aanklacht weerlegt. Ze bevestigen de onverkooptbaarheid van een stock van 1.250 Ton onverkochte oesters, terwijl er anderzijds in de streek 200 werknemers werden ontslagen. De vergadering legt vooral het accent op het feit, dat de oesters uit Morbihan regelmatig gekontroleerd worden en dat het zuiverheidslabel van de Vereniging een waarborg is ter zake.

**Publiciteit in
HET VISSERIJBLAD
doet Uw
zakencijfer stijgen**

IN DE FRANSE VISSERIJ GEVOELIGE TERUGLOOP VAN DE VISSERIJ-AKTIVITEIT TE FECAMPS !

Volgens de voorzitter van de Handelskamer te Fécamp, vond deze haven vooral haar belangrijkheid in de visserijbedrijvigheid. De teruggang van deze bedrijvigheid is dan ook in het bijzonder alarmeerd. De inkomsten aan havengelden kwamen vooral van de visserij en het bedrag hiervan is in 1975 nog slechts één derde van wat ze waren in 1971 ! Het probleem van Fécamps is dan ook het probleem van de visserij en omgekeerd, aldus de voorzitter dhr. Vessières. Het moet zijn dat de rederijen nog hoop hebben op de toekomst, aldus spreker, vermits ze, na het deficitair jaar 1975, terug hun vaartuigen in 1976 voor een nieuwe kampanje in zee gestuurd hebben. Nochtans, schijnt de voorzitter van de Handelskamer, slechts weinig deze hoop te wettigen in het licht gezien van de uitbreiding der territoriale grenzen en het systeem der opgelegde kwoteringen. Ook het te liberaal optreden vanwege de Europese Marktgemeenschap tegenover Derde Landen is niet van aard om een hoop op een betere toekomst te wettigen. Volgens dhr. Vessières dient de regering dringend hulp te bieden, zoniet mag men zich de vraag stellen of Frankrijk nog bereid is, zich door eigen middelen in zijn visberoorading te voorzien of moet men deze zorg aan andere landen overlaten ! De toekomst van de haven van Fécamps houdt hier nauw mede verband. Herinneren we onze lezers dat Fécamps een zeer belangrijke vissershaven is van waaruit verscheidene diepzeetreibers voor trimesteriële visserijkampagnes naar de Witte Zee en Groenland vertrekken.

KRISIS IN DE FRANSE OESTER- EN MOSSELKWEKERIJEN ?

Over een paar weken hadden we het over het Franse „TEST-GEVAL” in de oester- en mosselkweek door de ongelukkige publikatie van de bevindingen van een paar wetenschapsmensen als zouden de Franse oesters en mosselen ten minste voor 3 % besmet zijn door de pollutie van de kustwateren. Niet-tegenstaande de onderzoekers van de staatslaboratoria deze uitspraken aangevochten hebben, is de verkoop van oesters en mosselen in dergelijke mate achteruit gegaan, dat een grote firma uit de streek van Paimpol zich verplicht gezien heeft, zestig werknemers af te danken ! De werkgever van dit bedrijf, dhr. Guy Maheo, terzeldertijd syndikale vertegenwoordiger voor de werkgevers van het oesterbedrijf, wenste deze economische moord op het bedrijf, zoals hij het noemt, niet zonder protest te laten

voorbijgaan. Aan het hoofd van zijn werknemers ging hij de ophaalbrug die de verbinding verwezenlijkt tussen Paimpol en Lézardieux, bezetten en het verkeer lam leggen. Kort hierop breidden zij hun aktie uit en blokkeerden de haven van Lézardieux en het speciaal zeekanaal naar Trieux met een lichter van zijn firma, terwijl zijn werknemers trakts en pamfletten ronddeelden. Terzeldertijd werd de overheid in beschuldiging gesteld wegens onvoldoende zorg voor de oester- en mosselkwekerijen wie hij tevens de laksheid verwijt in hun optreden tegen de vervuilers van de kustwateren. Dhr. Maheo verwijt de onderzoekers die ruchtbaarheid hebben gegeven aan de aanwezigheid in sommige oesters van besmettingshaarden, dat zij totaál nevens de kwestie zijn omdat de oesters die klaar gemaakt worden voor de verkoop eerst nog 48 uur, in aan zuurstof verrijkt water, gezuiverd worden en dat het deze oesters zijn die men op hun zuiverheid dient te testen. Zo er eventueel kwekers zijn die niet over dergelijke installaties beschikken, zou de overheid dienen in te grijpen. In ieder geval mag men niet toelaten, dat het ganse bedrijf over dezelfde kam geschoren wordt.

Ondertussen hadden onderhandelingen plaats te Parijs tussen de vertegenwoordigers van de oester- en mosselteelt en dhr. Cavallé, staatssecretaris van Verkeerswezen. Het onderhoud ging vooral over de betwiste publikatie uitgaande van twee wetenschapsmensen die hun memorie toegelicht hadden voor de Akademie voor de Geneeskunde. Een tweede gespreksonderwerp was over „Het Fonds voor Tussenkomst en Marktorganisatie” dat gedoteerd werd met nagenoeg 450 miljoen B. fr. en waarin ook de oester- en mosselteelt betrokken worden. Deze bedrijven hebben er op aangedrongen voor hun bedrijf in dit Fonds een afzonderlijke afdeling te stichten en hebben de hun toegewezen beheerderszetel in het Fonds zelf, geweigerd. Naderhand hadden zelfde vertegenwoordigers eveneens een onderhoud met dhr. Chapon, algemeen sekretaris van de Handelsmarine.

In dit verband herinneren wij ons de geniepige aanval vanwege de Verbruikersunie in België over het kwikgehalte in de vis en hoe Testaankoop, het orgaan van deze Verbruikersunie naderhand verplicht werd terug te krabbelen, niet zonder veel kwaad gesticht te hebben aan de betrokken sektor waar in een paar weken tijd de verkoop van de helft terugliep en waartegen de Rederscentrale schromelijk in gebreke is gebleven met bewijsvoering.

ZEER KORT SHETLAND HARINGSEIZOEN

Het seizoen van de Shetland-haring is één der kortste geweest uit heuglijke tijden. Nadat de „Serene”, een zeer gekende seineharingvanger, verleden week met slechts 90 bakken haring van klein kaliber te Fleetwod binnenkwam en deze met moeite door de kopers gewild werd, hebben de laatste haringvissers zich voor de gewone visvangst uitgerust.

EEN MINI-VISSERSBOOT VOOR 600.000 B.FR.

In een bottentoonstelling te St.-Brieux in Frankrijk is een mini-vissersboot van ongeveer 8 meter lengte met een motor van 60 PK te bewonderen. Het scheepje is volledig in plastic met een wanddikte van 25 mm. De kiel is in fonte en weegt 1.300 kgr. De breedte is 3 m., de holte 0,55 en de diepgang 1,10 m. Het vaartuig weegt nagenoeg 4.000 kg. De prijs van deze boot, zonder voortstuwing kost rond de 600.000 B. Fr.

MAATREGELEN TEGEN DE VERONTREINIGING VAN DE ZEE

Een «alomvattend net van overeenkomsten» om de oceanen van de wereld tegen verontreiniging te beschermen werd voorgesteld op de openingszitting van een Internationale Conferentie over het Storten op Zee, die te Londen werd gehouden.

Ruim 130 afgevaardigden uit bijna 100 landen woonden de conferentie bij om maatregelen te overwegen om het storten van afval in zee te regelen, 54 landen ondertekenden reeds in 1972 de Londense conventie inzake het storten en tot nu toe hebben een twintigtal staten de conventie geratificeerd.

De conventie verbiedt te storten in zee van bepaalde gevaarlijke stoffen en omvat strenge controlemaatregelen op het storten van 'n groot aantal andere stoffen. Te Londen werd nu een bestendig internationaal sekretariaat opgericht, zodat geregeld bijeenkomsten kunnen worden gehouden om de wetenschappelijke kennis op dit gebied te ontwikkelen en de internationale samenwerking in dit verband te bevorderen.

Volgens adjunct-sekretaris voor de Bescherming van het Leefmilieu op het Britse Ministerie voor het Leefmilieu, de heer Trevor Hughes, moet de controle op het storten gepaard gaan met de controle op het lozen via rivieren of rechtstreeks in kustwateren.

De heer Hughes voegde hieraan toe: «Wij mogen ook de noodzaak niet vergeten om de vervuiling te controleren die voortvloeit uit de noodzakelijke exploitatie van de delfstoffenvoorraden onder de zee. Het uiteindelijk doel moet zijn een alomvattend net van overeenkomsten die samen zullen verzekeren dat de mens op een verstandige manier de zeeën en oceanen gebruikt, en ze niet misbruikt voor tijdelijke economische voordelen, zonder te geven om de rechten van zijn afstammelingen».

Deze konferentie is de eerste van de staten die de conventie inzake het storten ondersteunen, en onder de aanwezigen bevonden zich waarnemers uit landen die de conventie in de toekomst wellicht zullen ratificeren, alsook vertegenwoordigers van een aantal internationale instellingen.

Verwacht wordt dat de eerste

(zie vervolg op blz. 10)

consultatieve bijeenkomst krachtens de conventie plaats zal vinden in de tweede helft van 1976.

EVOLUTIE IN HET VISVERBRUIK

IN ZWEDEN

Zweedse statistieken hebben uitgewezen dat er in de laatste vijftien jaar een lichte verschuiving voorgedaan heeft in de visgebruiken van de Zweden.

Het verbruik van verse vis is van een kleine 3% teruggefallen, namelijk van iets meer dan 23 kg per hoofd en per jaar, tot 22,5 kg. Omgekeerd is het gebruik van viskonserven echter toegenomen. Dit laatste is echter in veel hoog ontwikkelde landen waar te nemen en heeft wel iets te maken met een stijgende zin naar panklare producten en geëvolueerde gemakzucht.

DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN DE 200-MIJLENGRENS

In de schoot van de Europese Gemeenschap is er ook een strekking voor een uitbreiding van de zee grenzen tot 200 mijlen, dit in het bijzonder onder druk van Denemarken en Engeland. Het Parlement te Straatsburg werd hier onder andere reeds met deze eis gekonfronteerd. Maar het staat praktisch vast dat Straatsburg geen uitspraak zal doen vooraleer de Konferentie op Het Internationaal Zeerecht eerst een uitspraak doet in een bepaalde zin. Ook de bevoegde Kommissie te Brussel liet reeds weten dat ze voorstander is van de uitbreiding van de territoriale grenzen van de gemeenschap zo de desbetreffende Internationale Konferentie dit principe legaliseert. De Kommissie heeft hier onder andere de wens uitgedrukt, dat de leden-landen van de Europese Gemeenschap een eensgezinde houding aannemen. Herinneren we ter zake dat Frankrijk hiervan geen groot voorstander is, alhoewel het ondertussen met Spanje een overeenkomst getroffen heeft voor de verdeling onder beide van de Golf van Gasconje!

De Kommissie van Brussel wenst eveneens, bij eventuele uitbreiding van de territoriale grenzen van de Gemeenschap, dat het principe van de gelijkwaardigheid van de leden voor wat betreft de toegang tot deze zone, niet zou mogen aangetast worden. België zou dus, in dit geval, profijt kunnen trekken uit deze regeling. Inderdaad zou de Gemeenschap over een timelijk uitgebreid zee-arsenaal beschikken, rekening gehouden dat Frankrijk, Engeland, Ierland, Denemarken, allen met uitgebreide kusten, tot de E.E.G. behoren. Als men in dit gebied, de vreemde vissersvaartui-

gen zou kunnen weren, waarbij we vooral aan de landen van het Oostblok denken, dan zou er toch nog een zekere vispotentieel voor de E.E.G.-landen aanwezig zijn.

Wat Denemarken betreft, wijzen we er in dit verband op dat dit land Groenland onder haar souvereiniteit heeft met eveneens rijke visgronden, alhoewel de Groenlandse vissers reeds bij herhaling bij het moederland Denemarken aangedrongen hebben om bescherming voor eigen visserij.

DE FRANSE VISSERIJ EIST 1,50 B. FR. SUBSIDIE PER LITER BRANDSTOF

Enkele dagen na het bezoek van de Franse Eerste Minister de heer Chirac aan de visserij, heeft het Nationaal Bureau van de Visserij, in een bijeenkomst ter bespreking van de door de heer Chirac aangekondigde maatregelen, de verdeling van de subsidie voor de brandstof over 3 maanden geëist in plaats van over 6 maand. Dit zou dan resulteren in een regeringstegemoetkoming van nagenoeg 1,50 B.fr. in plaats van de nu toegezegd 0,75 B.fr per liter. Met deze subsidie is een totaal van bijna 210 miljoen B.fr. gemeind. Het Bureau besprak ook het verschil tussen de kustvisserij die voor zichzelf 1,50 B.fr. tussenkomst vraagt, maar slechts 1,25 B.fr. wenst toegekend te zien aan de industriële visserij. Gezien men tot geen overeenkomst kon komen, heeft het Centraal Bureau beslist de verdeling van de 23 miljoen Franse fr. als subsidie voor de brandstof door de Administratie te laten gebeuren. En wat zal België doen.?

TWEE MODERNE FRANSE TONIJVISSERSVAARTUIGEN VERKOCHT AAN MAROKKO

Niettegenstaande de Franse Regering binst de rondreis van haar eerste Minister er op heeft gewezen, dat één van haar voornaamste bekommernissen, het behoud van de Franse vissersvloot is, en de regering in verband hiermede de nodige te nemen maatregelen zal bestuderen, noteerde men te Concarneau een verkoop van twee moderne eenheden aan het buitenland. Het gaat hier om de „Kernevat” en de „Keleren” die door een Marokkaanse Rederij op de tonijnvisserij aangekocht werden. Deze verkoop was nog altijd te verkiezen boven een praktisch zeker tegemoetgaan van een faaling, aldus de verkopende rederij. Te Concarneau hebben aldus reeds drie rederijen hun vaartuigen verkocht. Voor een gedeelte van de bemanning van de 2 verkochte vaartuigen, betekent dit nog geen werkloosheid, vermits ze door de Marokkaanse Rederij aangeworven werden voor de omkadering van de eigen inlandse vissers. Voor hoelang echter?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

SANERINGS-MAATREGELLEN VOOROPGESTELD DOOR DE E.E.G.-KOMMISSIE

Gekonfronteerd met de crisis-toestand in de visserij, heeft de bevoegde Kommissie van de E.E.G. te Brussel een vierpuntenvoorstel vooropgezet, behelzende maatregelen voor de modernisering van de vloot, het uitrangeren van oude vaartuigen, het stellen van de maksimum ouderdom voor de vissers op 55 jaar en het ontwikkelen van de akwakultuur of de zee farmerij.

Voor deze projekten zou de F.E.O.G.A. een bedrag voorzien van nagenoeg 6 miljard B. fr. ! waaronder meer dan 1 miljard 700 miljoen voor de ontwikkeling van de zee farmerij. In dit verband schreven we vroeger reeds dat Rusland, meer speciaal langs zijn Aziatische kusten ten Noorden van Japan, zich in het bijzonder in de zee farmerij experimenteerde en dit niet zonder resultaten. Deze bedrijvigheid zou niet alleen slaan op het kweken van verscheidene vissoorten, maar tevens op de week- en schelpdieren en het kweken van zeeplanten. De Kommissie van Brussel wijst er op, dat men in andere landen, waaronder Japan, de Verenigde Staten, Canada, en zelfs Engeland op dit gebied reeds aardig wat verwezenlijkt heeft. Ook Frankrijk kent langs haar kusten verscheidene kwekerijen voor oesters, mosselen, St.-Jacobsschelpen en zeevieren. Onlangs is men er eindelijk in geslagd, garnalen in gevangenschap te doen voortplanten. Het belang hiervan is wel dat de eieren, door speciale kunstmatige bescherming en verzorging, vrij tot ontwikkeling kunnen komen. In enkele maanden bereikten de garnallaarven een gewicht van 20 grammen ! Het gaat hier over de zogenaamde Japanse garnaal die heel smakelijk is, alhoewel ze de aroma van onze, zogezegde wilde garnaal, niet bereiken. Ook in de kunstmatige kweek van kreeft bracht men het in Frankrijk tot enig resultaat. De moeilijkheid ter zake was echter een aangepaste omgeving voor de jonge gefokte kreeftjes, die net verder kunstmatig kunnen opgekweekt worden. Men heeft hierom op speciale plaatsen in zee zelf stukken rots en betonnen blokken, evenals oude autowrakken gestort omdat de kreeft zich in dergelijk milieu best ophoudt en voortzet.

Wat nu de mossel- en oesterkweek betreft, zijn er reeds verscheidene kweekplaatsen langs de Franse kust tot in de Middellandse Zee toe. Daar is men reeds lang de experimentele periode voorbij. Voor de St.-Jacobsschelp is men echter nog maar in een beginstadium en heeft men nog maar pas de techniek van de opvang van het broed onder de knie. Men zal begin 1977 het broed uitspreien in een daarvoor aangepaste plaats in de St.-Brieuxbaai. Een oppervlakte van 2.000 HA is hiervoor voorzien.

In elk geval heeft men niet gewacht op de F.E.O.G.A. om in verscheidene landen kwekerijen aan te leggen. De hulp en steun die deze organisatie echter wenst te geven, namelijk 1,7 miljard B. fr. zou echter de definitieve doorbraak kunnen betekenen.

In een latere uitgave zullen we meer in het bijzonder terugkomen op de andere voorstellen van de Kommissie van Brussel.

IERSE VISSERS VRAGEN OOK STAATSTUSSENKOMST IN BRANDTOFPRIJZEN

Op een vergadering van Ierse vissers werd een verzoek opgesteld aan de regering voor een tussenkomst in de brandstofprijzen. Als argument werd gewezen op de staatsubsidies in de meest continentale landen, waardoor het voor deze vissers gemakkelijk wordt de Ieren tot onder hun eigen kusten te komen konkurreren.

JONGE VROUW VRAAGT EEN JOB VAN KOK AAN BOORD VAN ENGELSE TREILER

Te Lowestoft kreeg een grote rederij een aanbod van een negentienjarig meisje voor een djob aan boord van een treiler. Hierdoor werd de betrokken rederij in feite gekonfronteerd met de nog maar zeer recent uitgevaardigde wet op de niet-diskriminatie tussen man en vrouw wat de toekenning der arbeidsplaatsen betreft. Gezien het hier zelfs in feite om een typische vrouwendjob gaat, abstractie gemaakt dat het op een treiler is, namelijk bereiding van de maaltijden, zat men toch wel wat verveeld bij de rederij ! Men vraagt zich af of de jonge vrouw wel weet wat een ruw leven het voor haar zou betekenen aan boord van een visserstreiler. Het is op zijn minst wat men haar heeft uitgelegd, daargelaten dat de slaapkamers ook niet aangepast zijn voor vrouwelijk personeel.

De slaapkooien bevinden zich immers in een gemeenschappelijke plaats en de rederij meent dat er daar ook wel voor één en ander voorbehoud te maken is.

Ondervraagd door de plaatselijke pers of men de jonge vrouw aanvaardt heeft, antwoordde de rederij dat men haar een formulier heeft uitgereikt om haar aanvraag schriftelijk in te dienen zoals dit de gewoonte is met alle aanvragers. Oude vissers te Lowestoft schudden het hoofd, maar de actieve vissers menen dat dergelijke afleiding bezorgen. Sommigen wijzen er ook op, dat op verscheidene buitenlandse harde zeedjob, wat sfeer zou se vaartuigen de vrouw reeds haar intrede deed, onder meer voor djobs als marconist, kok, stewardess enz... nu de vrouwen werkelijk een djob verlangen uit te oefenen, aan boord van de treilers, men ten lange laatste dit niet zal kunnen tegenhouden. In dit verband herinneren wij ons hier te Oostende aan de historie «Sodemont» die zelfs als matroos met de kustvisserij meevaardde, maar vanwege de administratie verplicht werd deze djob te laten varen. Men vraagt zich nu af, of met de gelijkberechtigingswetten, men nog een vrouw van de visserstiel zou kunnen afhouden.

Het jaar van de vrouw moet toch iets bijgebracht hebben.

(Zie vervolg blz. 11)

DUITSE

STAATSTUSSENKOMST VOOR DE BRANDSTOF

Het is niet alleen Frankrijk dat op de staatsbegroting een subsidie voorzien heeft voor tussenkomst in de brandstofprijzen, maar ook West-Duitsland heeft uit de begrotingsmiddelen van het jaar 1975 nog 45 miljoen B.fr. kunnen losmaken voor staats tussenkomst. Deze tussenkomst gaat naar de kotter- en kustvisserij en werd door de Kommissie van de E.E.G. te Brussel goedgekeurd. En wat wordt het voor België?

GROTE MISLUKKING VAN HET IERS HARINGSEIZOEN

Meer dan 300 Ierse vissers uit de Zuid en Zuid-Oostelijke vissershavens hebben de zeer ontgoochelende resultaten besproken van het verlopen haringseizoen. Algemeen wordt aanvaard, dat de buitenlandse vaartuigen de haringstocks bedreigen en dat deze schepen zouden moeten geweerd worden. Het besluit was dan ook rap gevonden en er werd een memorandum aan de regering gestuurd onmiddellijk een 50 mijlenzone te bekretiseren waaruit de buitenlandse vaartuigen zouden geweerd dienen te worden. Het is inderdaad zo, dat de Ierse haringvissers slechts 35 t.h. binnenbrachten van wat ze het vorige seizoen nog konden vangen. Volgens oudere vissers werd dit het slechtste haringseizoen der laatste 30 jaren met dien verstande, dat alles er op wijst, dat deze gang van zaken er niet zal op verbeteren.

360 MILJOEN VOOR EEN FABRIEKSHIP!

In de A.F.Z. lezen we dat het laatste fabrieksschip van een in 1972 geplande nieuwbouw, uit Hamburg naar Labrador voor een eerste reis is afgevaardigd. Dit fabrieksschip, dat zich specialiseert op de bewerking aan boord van panklare visrepen, heeft 360 miljoen B. Fr. gekost!

Deze nieuwbouw van 15 moderne fabriekschepen werd gepland op een ogenblik dat er nog geen vuiltje aan de lucht was met de betrekking tot kwoteringen en uitbreiding van de territoriale grenzen. Nu dat Canada zich eveneens voorneemt haar territoriale wateren tot 200 mijl uit te breiden, kan men zich gemakkelijk indenken dat heel wat problemen rijzen voor de bewuste Hamburg Kompanie. Men zou het inderdaad om heel wat minder. Deze vaartuigen hebben een programma voor het uitvoeren van 4 reizen van elk 80 dagen ongeveer, zodat tussen elke reis slechts 11 en 12 dagen liggen, hetgeen bijzonder weinig is. Men kan het zich waarschijnlijk niet te veel permitteren om dergelijke kapitalen te lang aan de kaai te laten liggen. Wat nu de eventuele algemene invoering van de 200 mijlenzone betreft, hoopt de Duitse hoogzeevervisserij op regelingsovereenkomsten met de oeverstaten van de Noord Atlantische Oceaan, die de Duitse belangen zouden vrijwaren.

EKONOMISCHER KOPEN

In België heeft men, zoals trouwens in andere landen, ontdekt dat in de laatste tijd de huisvrouw tracht goedkoper te kopen. Dit is natuurlijk een teken des tijds.

Ook als verbruiker in de vissektor, gaat er meer interesse naar de gewone soorten zoals de visfilet, de pladijs, de schol, de wijting, de kabeljauw, de schelvis die in feite toch even goede kwaliteitsvis is.

Een paar jaar terug werden regelmatig grote hoeveelheden verse volkvis opgevangen en werden de handelaars er door ons regelmatig toe aangezet de verspreiding van de goedkoper vissoorten te bevorderen. De economische teruggang en de latente krisistoestand hebben de huisvrouw er nu zelf toe gebracht ook oog te hebben voor de even smakelijke volkvissoorten.

GROTE HOEVEELHEDEN SPROT AAN DE SCHOTSE KUST

Ten Noorden van de Tyne langs de Schotse kust kreeg men de laatste paar weken met grote sprotconcentraties te doen. Het zijn vooral de lokale vaartuigen en als buitenlanders de Deense en Faroëse die aan industriële visserij doen, die grote hoeveelheden binnen brengen. Gezien het slechts weder de overtocht te moeilijk maakt, lossen de Denen eveneens hun vangsten ter plaatse en vooral te North Shields. De vismeelfabrieken kunnen de grote hoeveelheden praktisch niet verwerken en het is reeds voorgekomen dat vaartuigen 24 uur moesten blijven liggen, vooraleer te kunnen lossen.

Een Deens vaartuig de „Anette Johannesen” die met nagenoeg 100 Ton naar eigen land vaarde, moest wegens het slechte weder terugkeren nadat meer dan 10 Ton van de deklading door de hoge zeeën over dek spoelde. Ook dit vaartuig werd verplicht zijn lading in de Schotse Havens aan land te zetten.

PRAKTISCH GEEN AANVOER EN TOCH LAGE PRIJZEN IN OOSTENDSE AFSLAG

De week beginnende met 2 februari bewees weerom dat zeker niet het eventueel uitvallen van enkele Belgische vissersvaartuigen een beslissende invloed zal hebben op de prijsvorming in de plaatselijke afslagen.

De maandagmarkt was zeker schaars bevoorrad in aanvoer en normaal zou dit absoluut aanleiding hebben moeten geven tot hoge prijzen. Tegenover vorige week waren de prijzen echter aan de lage kant en sterk beïnvloed door de prijs van het buitenlandse produkt dat relatief goedkoop uitviel. Dit bevestigt terug de stelling dat we in onze Belgische vloot zeker niet aan een sanering toe zijn wat het aantal visserij-eenheden betreft, maar dat in de eerste plaats het rendement moet opgevoerd worden.

BRANDENDE FRANSE TREILER OPGESLEEPT

Onderzeeboot organiseerde hulp

Bij werkelijk stormweer werd verleden week de Franse treiler „Cité d'Aleth” van 162 brutoton, met een brand aan boord opgesleept door twee andere Franse vaartuigen waarvan de lijnen echter afkaptten. De Britse atoomduikboot „Churchill” was stand-by zonder echter in dit zware weder aan de oppervlakte te komen. De duikboot leidde echter de reddingoperaties bij middel van haar zeer geperfectioneerde communicatiemiddelen en riep onder meer de Engelse sleepboot „Lloydsman” bij, die op weg was naar IJsland waar ze de Engelse trawlers bijstand verleent tegen de IJslandse kanonneerboten. Door het zeer slechte weder kon de bemanning van de Franse treiler de brand niet blussen en hielden zich in de brug. Ze weigerden eveneens hun vaartuig te verlaten omdat de omvang van de brand hen hiertoe nog niet verplichtte. De „Lloydsman” verleende de nodige assistentie.

NOORWEGEN EN DE 200 MIJLENZONE

Vele landen kijken uit naar de inzichten van Noorwegen in verband met een eventuele uitbreiding van de territoriale wateren. Wijzen wij er hier op, dat Noorwegen reeds bij herhaling zijn inzicht heeft laten kennen zijn zee-grenzen uit te breiden tot 200 mijl, dit vooral onder druk van de vele regionale producentenorganisaties die de talrijke lokale visserijhaventjes groeperen. Zelfde land heeft zelfs de stichting van een Pan-Europese Konferentie voor de Visserij voorgesteld, om de problemen der uitbreiding te bespreken.

Noorwegen is daarbij nog in onderhandelingen met de Sovjet-Unie wat de rijke visgronden van het Hoge Noorden betreft, terwijl ze voor andere visgronden langs de Noordgrens het eigendomsrecht reeds heeft opgeëist, alhoewel het land nog geen officiële uitspraak gedaan heeft met betrekking tot de gewenste uitbreiding.

In ieder geval, wanneer ook Noorwegen tot de 200 mijlen-uitbreiding overgaat, dan zal, niet alleen in de Noordzee, maar praktisch in gans de Noord-Atlantische Oceaan, geen enkel plaatske nog resten voor een vrije visserij. We laten hierbij een kleine area tussen Noorwegen en IJsland, waar beide 200 mijlen-grenzen elkaar niet raken, buiten beschouwing.

BLIJVENDE OPPOSITIE IN NEDERLAND TEGEN DE KWOTERINGS-REGELING

In een vergadering gehouden in Nederland door het Produktschap voor Vis en Visprodukten, is nogmaals gebleken dat de Nederlandse vissers zich niet wensen aan de kwotering te houden. Het is waarschijnlijk de reden waarom het Ministerie voor Landbouw en Visserij zelf een kwoteringregeling voor tong en schol vastgesteld

heeft voor februari, omdat men wellicht overtuigd is dat het Produktschap de nodige overtuigingskracht en autoriteit mist of zal missen om een reglementering aan zijn leden op te leggen en door te drukken. De voorzitter van het Produktschap de heer de Jonghe verdedigde de noodzakelijkheid van de beperkingen en trachtte de vissers te overtuigen de reglementering te aanvaarden. Van een voorzitter van een Produktschap kan men niet anders verwachten, wijl het Produktschap het aangezicht niet verliezen tegenover het Ministerie. Het bleek echter spoedig dat ook de voorzitter die leden niet kon overtuigen, hetgeen begrijpelijk is vanwege mensen die met de rug tegen de muur staan. In zee gaan met een beperkte opdracht waarvan men weet dat elke reis een verlies wordt, is ten slotte onaanvaardbaar voor reder en visser. Maar de visstand voor uitroeiing beschermen, is nog meer aanvaardbaar. Alleen het verbieden van bepaalde visgronden gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar en een bouwstop van een veel te uitgebreide vloot, is nuttig, of ook nog een beperkte uitvaart met een maximum toegelaten vangst, met als compensatie voor de perioden van niet uitvaren, een stilligvergoeding die de vaste lopende kosten opvangt. Al het andere is lalie, hoe Drs. Gouda ook met hypothetische cijfers tracht aan te tonen dat men evenveel met beperkte vangsten zal besommen dan met ruimere vangsten. We vragen ons af, waar men elders ter wereld bedrijfsleiders zou kunnen overtuigen met verlies te produceren en een bij voorbaat vaststaande financiële hari-kiri te plegen. Het is duidelijk dat niet alleen het Produktschap dit niet van zijn leden zal bekomen maar dat zelfs een gezagsinstantie zoals het Ministerie van Landbouw en Visserij het moeilijk zal hebben er de hand aan te houden. Dit is ten minste wat wij over de zaak denken zonder hierdoor de reders en vissers in hun weerstand tegen het gezag te willen stijven.

MAKREELVISSERS BESCHULDIGEN ENGELSE VISSERIJMINISTER

Het parlementslid John Nott heeft in een telegram aan de Engelse Minister van Visserij, de onmiddellijke sluiting van de industriële visserij op de makreel ter hoogte van de kusten van Cornish geëist. Een en ander is het gevolg van de talrijke klachten van de lokale vissers tegen de onbegrensde vangsten door grote buitenlandse en Schotse seinevissers. Volgens 't parlementslid dreigen de massale vangsten de makreelstocks uit te roeien en het niet-tussenkomen vanwege het Ministerie wordt een echt nationaal schandaal genoemd. Het protest gaat vooral tegen de aanvoer voor de vismeelfabrieken en de distriktsecretaris van de producentenorganisatie van Newlyn wenst een controle en een beperking op de industriële makreelvisserij. De beschuldigingen komen vooral vanwege de kleine kustvisserij die in feite op de makreelvangst is aangewezen, namelijk 75 kleine reders met een bezetting van 200 man. Als men het reeds voor onze eigen deur komt wegvegen, aldus deze vissers, dan kunnen we binnenkort thuisblijven.

De heer John Nott heeft aangedrongen op een strenge beperking van de vangst voor industriële doeleinden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

HODI

Opnieuw een aanvoer, een Oostendse vissershaven onwaardig. In die zin dat er maandag amper 11 vangsten aangevoerd werden, dinsdag nog slechts 6 en woensdag amper 3. Vrijdag hadden we toch ook reeds een drietal vangst(jes) verkocht. In totaal een aanvoer die nauwelijks volstond om één vismijn te vullen maar die gespreid was over vier dagen. Waar blijven de aanvoeren van vreemde schepen, die nu toch wel nodig zouden zijn. Er wordt nu volop ingevoerd langs de weg, iets waar de vissershaven niets aan heeft. Toch heeft ook die

vis zijn invloed op de prijs want gullen en kabeljauw kregen zeker de prijs niet die verwacht mocht worden bij een dergelijke aanvoer. Tegen maandagmorgen waren de meeste handelaars evenwel al geriefd en kreeg de eigen aanvoer amper de prijs van de ingevoerde vis. Alleen de schaarse soorten waren zeer duur, hier noemen we rog, steenschol, tong, tarbot, heek en rode knorhaan. Wijting bleef vlot weggaan en bleef duidelijk bestemd

voor de uitvoer. Voor IJslandvis, nochtans weer maar schaars voorhanden, gingen de meeste prijzen sterk dalen. Vooral rode zeebaars kreeg een klop die hard aankwam en die de opbrengst van de 0.216 beperkte tot 1.494.000 fr. Op zichzelf nog een zeer behoorlijk resultaat, maar rekening houdend met de vangst (1.100 bennen) toch iets te weinig.

Kleine vangsten voor de Westschepen, te oordelen naar wat er in de vismijn stond, althans. Vooral kabeljauw en grote gullen hebben we nog weinig gezien. Steenschol en tarbot werden nog schaarser gelost, zodat de opbrengsten die bereikt werden bijna uitsluitend kwamen van wijting en kleine gul. Wijting die nog een flinke prijs

kreeg en varieerde tussen 20 fr. voor kleine en 30 fr. voor grote sortering. Platvis schommelde tussen 26 en 40 fr. volgens de grootte. Steenschol werd met de dag duurder, de grote sortering steeg dinsdag reeds tot 93 fr.

Bij de kanaalschepen moest de opbrengst hoofdzakelijk komen van de tongvangst. Ook een paar mooie tongvangsten van de West door 2 schepen uit Nieuwpoort die beide meer dan 500.000 fr. besomden.

Bij de kanaalsoorten werden rode knorhaan, rog en vlaswijting zeer duur verkocht. Vlaswijting kreeg tot 55 fr., rode knorhaan tot 70 fr. en rog tussen 40 en 67 fr. het kg. Platjes en schar waren maandag het duurst, platjes moesten dinsdag zelfs gedeeltelijk opgevangen worden.

De tongprijzen lagen iets lager dan verleden week en varieerden tussen 160 fr. voor lappen en 215 fr. voor driekwartsortering. Dit voor wat de grotere soorten betreft, de kleine soorten kregen van 120 naar 157 fr. met voor/kleine als duurste.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE - DOVER / FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 8.2.1976
tot 14.2.1976

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Western Docks :

— Alle dagen te 07u50 (x), te 10u05 (x) en te 14u35 (x).

Afvaarten uit Dover Western
Docks :

— Alle dagen te 11u50 (x), te 15u45 (x) en te 19u00 (x).

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 11u15 (x), te 17u15 (x) en te 20u15 (x).
— Op 9, 10, 11, 12 en 13.2.1976 bijkomende afvaart te 23u15 (x).

Afvaarten uit Oostende naar
Folkestone :

— Alle dagen te 01u15 (x) en te 05u15 (x).

Afvaarten uit Dover Eastern
Docks :

— Dagelijks te 00u.20 (x), te 09u20 (x) en te 15u20 (x).
— Op 10, 11, 12, 13 en 14.2.1976 zijkomende afvaart te 03u20 (x).

Afvaarten uit Folkestone :

— Alle dagen te 07u00 (x) en te 22u45 (x).

STRAALBUIZEN

AVIA

ALLE BUNKERMATERIAAL :
GASOIL, MARINE FUELS, OLIE en
VETTEN

ROSSEEL N.V.

L. Coiseaukaai, 21

BRUGGE - HAVEN

Tel. (050) 33 99 14 (5 lijnen)

Telex 19332

Vertegenwoordiger voor de Kuststreek :

Herman FAICT

Steenovenstraat 28, BREDENE

Tel. (059) 70 56 76

(7777V)

GARNAAL BLIJFT SCHAARS

De garnaalaanvoer bedroeg deze week ongeveer 2.200 kg. en werd verkocht tussen 41 en 113 fr. De gemiddelde prijs voor de ganse week lag iets boven de 71 fr. Kleine vangsten die geen prijs krijgen zoals verwacht waardoor de opbrengsten aan de lage kant blijven. Haring hebben we deze week nog niet gezien, we krijgen dit seizoen ook wel geen haring meer te zien. In feite is het dus een half seizoen geweest dat halverwege december eindigde waar het normaal tot maart zou moeten duren. De seizoenen volgen elkaar op maar lijken helemaal niet op elkaar.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

ZEEHONDJES

In de komende vier jaar mogen er niet meer dan 127.100 zeehondjes per jaar meer gevangen worden. Dit heeft de internationale commissie voor de visserij zojuist te Rome beslist.

Tot 1972 mochten jaarlijks 300.000 stuks worden gevangen. Sedertdien had de Commissie dit getal tot 150.000 herleid. De jacht op de jonge zeehondjes die fel gezocht zijn voor hun bont, staat open van half maart tot eind april.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

30-1	4	19.800	710.033			
2-2	11	143.800	4.829.010			
3-2	6	50.765	3.205.955			
4-2	4	24.500	640.910			
	25	238.865	9.385.903			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

28-1	5	385	32.783	74.—	113.—	
29-1	11	727	48.052	41.—	93.—	
30-1	1	65	19.200	40.—	85.—	
31-1	1	65	3.315			51.—
2-2	3	188	15.975	79.—	95.—	
3-2	8	521	37.595	60.—	84.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

29-1	1	172	13.047	75.—	77.—	
4-5	2	74	7.544	100.—	106.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

29-1	1	1.276	142.532			
30-1	4	5.480	129.026			
2-2	7	15.771	561.427			
4-2	3	4.777	345.909			

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 29-1-1976

Z.484	2	30	50	87.020
Z.405	4	40	500	348.120
Z.307	4	50	50	121.130
Z.506	8	—	—	567.930
Z.321	6	—	—	274.200

VRIJDAG 30-1-1976

Z.578	2	10	50	22.060
Z.516	3	40	150	104.749
Z.507	3	20	150	63.581
Z.580	3	30	400	150.940
Z.492	2	20	100	73.140
Z.547	5	10	100	39.580
Z.512	5	20	50	49.590
Z.510	3	40	150	119.770
Z.546	3	50	150	123.116
Z.460	3	40	150	74.480
Z.600	3	20	150	48.070
Z.196	10	400	500	480.720
Z.581	2	70	50	118.270
Z.183	10	300	1400	592.465
Z.429	5	30	500	264.100
Z.465	3	50	150	129.580
Z.175	3	50	100	114.475
Z.99	16	200	3000	924.779

WOENSDAG 4-2-1976

Z.14	11	180	4500	1.091.050
Z.27	11	270	1000	578.330
Z.569	10	150	200	347.000
Z.549	10	120	200	279.350
Z.161	5	60	100	185.630
Z.421	8	50	1100	303.842
Z.471-472	2	60	—	91.400
Z.403-558	2	50	—	72.226
Z.201-560	2	100	—	102.250
Z.468-601	2	40	—	51.780

MAANDAG 2-2-1976

Z.599	2	10	50	31.210
Z.402	5	30	50	72.640
Z.431	8	100	200	290.020
Z.462	19	210	3000	1.011.690

DINSDAG 3-2-1976

Z.533	2	10	50	12.760
Z.599	10	130	250	304.710
Z.16	5	320	1000	654.100
Z.582	10	40	300	212.340
Z.542	10	40	1000	311.360
Z.537	10	30	900	371.470
Z.554-538	2	30	—	69.810

VERWACHTINGEN

MAANDAG 9 FEBRUARI 1976

IJSLAND : O.318 : 1.500 m. : 50 kab.-gul, 100 kools, 400 schelvis-toten, 20 wijting, 900 bonen, 30 schol en niet.

KANAAL : O.66, O.274, O.118, O.232, O.134, O.135, O.229, Z.597, N.579.

WEST : N.719, N.3, O.306, O.26, O.217, N.45, N.705, Z.38, O.313.

DINSDAG 10 FEBRUARI 1976

KANAAL : O.180, O.123, O.141, O.186.
WEST : O.279.

WOENSDAG 11 FEBRUARI 1976

KANAAL : O.35, O.127, O.303.
WEST : O.69, O.94, O.282.

TERUGGAVEN OP GASOIL

Vanwege de officiële diensten van het Ministerie van Landbouw wordt vernomen dat nog talrijke reders hun staten van mazoutaankopen voor het laatste kwartaal niet hebben ingezonden.

En dan is men verwonderd dat men zolang op de teruggave van 0,50 fr per liter van het ministerie van Landbouw moet wachten.

De reders worden dringend verzocht hun staten van aankopen van gasoil voor het laatste kwartaal bij de bevoegde diensten van Landbouw in te dienen.

OOSTENDE

VRIJDAG 30 JANUARI 1976

KANAAL					
O.254	20	110	1.800	344.443	
WEST					
O.279	8	170	—	243.900	
KUUST					
N.708-709	2	80	—	107.050	

MAANDAG 2 FEBRUARI 1976

IJSLAND					
O.182	18	220	—	353.080	
O.216	17	1.100	—	1.494.950	
NOOP HEAD					
O.231	16	480	—	513.420	
KANAAL					
O.82	16	70	2.400	713.069	
O.181	16	70	1.350	323.265	
WEST					
O.206	6	110	—	144.728	
O.94	6	170	—	211.020	
N.706	6	180	—	151.930	
O.282	6	200	—	190.000	
N.40	7	90	2.300	517.095	
O.69	8	65	—	101.993	

DINSDAG 3 FEBRUARI 1976

KANAAL					
O.120	16	115	1.000	347.474	
N.15	15	160	4.000	956.280	
Z.499	16	150	2.600	775.266	
WEST					
O.309	10	230	—	274.150	
N.752	8	115	2.500	586.347	
O.369	7	140	165	220.038	

WOENSDAG 4 FEBRUARI 1976

WEST					
N.736	10	130	—	222.500	
Z.62	10	160	—	247.460	
N.708-709	3	200	—	169.380	

NIEUWPOORT

DONDERDAG 29-1-1976

ARM.44 142.532
Arnhemuiden 44 loste een vangst, met 650 kg tongen, en een tiental bentjes andere vis: tong-schar, schol, schar. De tongen kregen dure prijzen: de lappen 161, de 2de 245 fr., de 3de 261 fr., de 4e 250 fr., de 5e 232 fr en zelfs 202 fr voor de kleinste soort! De weinig andere soorten werden ook duur verkocht! Men gaf nogmaals «stormweder» uit en dat had ook zijn gevolg!

VRIJDAG 30-1-1976

N.345	35.997	N.765	22.133
N.172	10.680	N.788	10.680
N.470	24.768	N.590	24.768

Vier vangsten, met onderbroken reizen door het stormweder van G.E. met een verrassende koudegolf!

Alles samen 5.480 kg, of iets meer dan 100 bennen. De hoofdbrok waren wijting. Weinig gullen en kabeljauwsoorten. De varia kwam van N.765 en het vangstje van 10 bentjes, bracht dan ook nog een cijfertje op, hoe klein het ook was. De enkele hopen kabeljauw kwamen aan 60 à 65 fr de kg, wijl de gullen een prijsinzinking kenden! (1500 à 600 fr.). Grote wijting van 1070 tot 1300 fr, kleine van 850 tot 980 fr de ben. Zandschullen, grote en kleine rond de 30 fr.

MAANDAG 2-2-1976

N.738	45.159	N.591	9.774
N.761	25.056	N.45	108.848
N.720	53.354	N.723	125.328
N.705	193.908		

Er werd 15.800 kg vis verhandeld! Vangsten van verschillende visronden, met gevolg, heel wat variatie en verschillende soorten. Tarbot en grieten, en andere «rare» vis, werden goed verkocht. Rode soldaten: grote 3200 fr, middensoort 2500 fr, kleine 800 fr. Robbaard: grote 35 fd de kg, midden-slag 40 fr. en zelfs de kleine robbaardjes 1350 fr. (De stekkers, knorhaan 900 fr!)

Kabeljauw: rond de 2500 fr de ben. De gul'en van 2300 tot 1370. (Voor kleine 800 à 1000 fr.). Wijting: 1400 à 1500 fr de ben, kleine van 1050 tot 1300 fr. De tongen kregen de volgende prijzen: de lappen 160, de 2e 190, de 3e 215, de 4e 205, de 5e 180 en de kleinste soort kreeg 150 fr de kg!

De rosgoorten: moers van 2600 à 3000 fr, of 50 : 60 fr. De tilten boven de 40 fr, de scherpstarten 30 à 35 fr. Een partij speerhaaien kreeg 1400 fr de ben, wijl de zeehonden 1150 fr de ben verkocht werden! Dit over de maandagmarkt!

WOENSDAG 4-2-1976

N.590	19.449	N.470	19.449
N.788	18.053	N.172	18.053
AR.44	269.311		

De twee koppels spanvissers losten elk maar een klein vangstje. De «gullen», laten het afweten en 't schijnt dat de gulleperiode zou voorbij zijn. Dan maar de andere visboel klaarmaken, is alles wat er te doen staat! Enkele hopen kabeljauw kregen rond de 3300 fr en de gullen van 2400 à 2000 fr. De grote wijting 1400 fr, de kleine 1000 fr de ben. Zandschullen rond de 35 fr de kg. Een paar honderd kg haring (kleine!) werd toch gekocht aan 26 en 28 fr de kg! (Dit zullen denkkelijk ook wel de laatste zijn voor dit seizoen!). De tongen van het vaartuig ARM.44 (samen 1360 kg) kregen de volgende prijzen: de lappen of nr 1 161 fr, de 2e 205 fr, de 3e 221 fr., de 4e 179 fr., de 5e 186 fr en de kleine 152 fr de kg! Tong-schar: de grootste soort 72 fr, de middenslag 62 fr en de kleine 50 fr de kg. Platvis en zandschullen die slechts in kleine hoeveelheden op de markt stonden, werden «goed» verkocht. (Zelfs de kuit-zieke moeien, werden ook maar medegenomen!)

De andere vaartuigen, die gewoonlijk de woensdag op de markt staan, zijn pas maandag uitgevaaren, na de Oostelijke windstorm! Dus deze zijn voor maandag als het weder het toe'aat!

GARNAAL!

De strenge koude golf, laat deze vaartuigen niet toe, de visserij te bedrijven, en wat meer is, gevolge de koude, zijn de garnaaletjes diep in de grond gekropen. Een paar vaartuigen die het toch probeerden kwamen met een schrale vangst terug, die ver van lonend kam genoemd worden (40 kg) en waar de prijs tot 100 fr opliep.

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

KORTE BERICHTEN

	2-2-1976
Schelvis	26.—33.—
Groot	21.—26.60
Middel	16.20-21.—
Klein	31.80-35.60
Kabeljauw	24.60-34.—
Gul	17.40-24.60
Wijting	44.40-54.—
Schaat	24.—30.20
Zeebaars	29.80-50.—
Leng	23.40-57.—
Schartong	
Heilbot	
Koolvis	20.—27.40
Hondstong	28.60-43.40
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	2-2-1976	3-2-1976	4-2-1976
Lappen	163 -176	162 -171	.....
Grote	190 -199	190 -193	.....
3/4	209 -225	196 -206	.....
Blek	174 -215	172 -183	.....
voor-kleine	139 -168	151 -167	.....
kleine	126 -139	135 -139	.....
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Soorten	2-2-1976	3-2-1976	4-2-1976
grote	168 -170	169 -171	170 —,—
blok	213 -223	193 -207	197 —,—
fruit	208 -226	184 -215	188 —,—
schone kleine	175 -176	179 -190	165 —,—
kleine	142 —,—	154 -158	160 —,—
tout petit	132 -133	144 -146	154 —,—
slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	2-2-1976	3-2-1976	4-2-1976
Tong I	160 —,—	.....	161 —,—
Tong II	190 —,—	.....	205 —,—
Tong III	215 —,—	.....	220 —,—
Tong IV	205 —,—	.....	179 —,—
Tong V	180 —,—	.....	186 —,—
Kleine	150 —,—	.....	152 —,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	2-2-1976	3-2-1976	4-2-1976
Grote	30,—34,—	29,—,—	23,60,—
grote iek	.....	27,40-31,—	32,—,—
kleine iek	.....	32,—33,80	34,40,—
derde slag	42,—,—	32,—41,80	40,—,—
platjes	16,—22,—	14,—18,—	27,80-30,—

Zeebrugge

Soorten	2-2-1976	3-2-1976	4-2-1976
I	23,—,—	19,—20,—	18,—20,—
II	24,—,—	19,—23,—	19,—20,—
III	27,—,—	24,—25,—	23,—25,—
V	26,—32,—	17,—,—	17,—29,—
IV	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	2-2-1976	3-2-1976	4-2-1976
Moeien	18,—,—	.....	20,—,—
grote pladijs	30,—35,—	.....	40,—,—
drielingen	18,—20,—	.....	40,—,—
platjes	.....	.....	.....

DUBBELZINNIGE TERRITORIALE ZEEGRENSEN UITBREIDINGEN

We kunnen de unilaterale uitbreidingen van de zee grenzen van sommige landen op zijn minst dubbelzinnig noemen, daar waar zij, voor zichzelf de 200 mijlenzone dekretieren maar bij de andere landen die nog niet zover gingen, dichtbij tot op 3 of 6 mijlen onder de kust komen vissen. Dit is onder meer het geval met de IJslandse vaartuigen die wat de Noordzee- en Shetlandharing betreft, deze onder de Britse of Noorse kust komen weghalen. Dat landen aan anderen een verbod opleggen om in hun 200 mijlenzone te komen vissen, maar zich deze zelftucht niet opleggen ten overstaan van de overige landen, is voor deze, op zekere manier, toch beschamend! Wat ze van andere eisen ten eigen voordele zouden ze dan uit zelfrespekt minstens ook in toepassing moeten

brenge bij de anderen. Het is dus zo een beetje van «luister naar mijn woorden, maar let niet op mijn daden».

Ook de Texaanse vissers uit de Verenigde Staten ergeren zich hieraan met betrekking tot de Mexikaanse vissersvaartuigen die tot onder de kust van Texas komen vissen, daar waar aan de overzijde van de Golf van Meksiko, de vissers uit Texas 200 mijlen uit de kust moeten blijven. Meksiko heeft immers ook zijn zee grenzen unilateraal verschoven naar 200 mijl. De Mexikanen mogen aldus praktisch in de ganse Golf van Meksiko het visje komen weggapen en, toppunt van onbeschaamdheid, eerst onder de kust van Texas om hun vangplaatsen wat te sparen. Daar mogen vreemde vissers toch niet komen. We gaan zeker akkoord de stijgende ergernis van de gedupeerde Texanen te begrijpen.

In de Verenigde Staten kregen we wel de Wet Magnuson die ook een uitbreiding tot 200 mijlen beoogt, wat betreft de eksklusieve visserij, maar de Kommissie van Buitenlandse Zaken had dit wetsvoorstel afgewezen, terwijl anderszinds President Ford liet weten, dat, bijaldien deze wet gestemd wordt, hij deze toch niet eer in toepassing zou laten brengen dan op 1 januari 1977. Dit laatste omdat de Verenigde Staten niet wensen aan de Konferentie op het Internationaal Zeerecht te komen deelnemen, nadat ze de landen feitelijk voor een voldongen feit geplaatst hebben door eenzijdig de 200 mijlen reeds in toepassing gebracht te hebben. De Verenigde Staten willen dus het internationaal spel zuiver spelen en zo er geen voldoende meerderheid behaald wordt voor de 200 mijlen grens, deze dan ook niet in toepassing te brengen, niettegenstaande de Amerikaanse Senaat reeds haar wil heeft laten kennen voor deze uitbreiding gewonnen te zijn.

TOMBOLA RIJKSVISSERISCHOLEN TE HEIST

Trekking van 30 januari 1976
Lijst der winnende nummers

13720	15166	10173	10080	15272	13970
11502	19775	19138	16831	15355	16313
13179	16014	13189	13320	19490	14228
15187	17494	16834	16832	14678	11397
12656	14095	11677	10137	12491	18398
19736	17680	15098	10034	13152	11746
18017	15478	18793	17820	14155	17333
10704	14494	17582	15675	16384	14591
13253	15326	17591	10727	15888	13522
15861	19137	13594	15563	12875	15349
15730	11591	12269	15457	17429	15463
18704	10637	16459	15484	15266	13725
17484	13962	16794	19190	10694	10708
17332	18909	17698	15412	14819	17885
18718	16213	13869	14070	18372	12434
16555	17657	12596	19079	10147	.....

Omslagen

1427 1144 1632 1121 1196
De prijzen kunnen afgehaald worden tijdens de schooluren tot 1 maart 1976.

Het bestuur van de Oudleerlingenbond feliciteert de prijswinnaars en dankt de milde prijsschenkers.

GASOIL DUURDER

Vanaf heden vrijdag is de gasoil voor verbruik en in transit van 11 cent verhoogd, zodat de officiële prijs voor de visserij 4.45 fr. is en voor het verbruik in stad, hier met BTW er bij thans 5,19 is in plaats van 5,07 fr.

De lichte fuel kost thans 5,06 fr. en de diesel is van 16 cent verhoogd het zij thans 9,25 fr.

Onze HOOGWATERBOEKJES 1976

zijn in alle DAGBLADWINKELS en BIJ ALLE DAGBLADVERKOPERS van de kust alsook in de JACHTKLUBS verkrijgbaar tegen de prijs van 20 fr. B.T.W. inbegrepen en in het „Zakenkantoor Nieuwsblad van de Kust”. Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan die ook verkrijgen door het storten van de som van 30 fr., verzendingskosten inbegrepen, op P.R. nr. 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

VOOR GROTE HOEVEELHEDEN SPECIALE PRIJZEN.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	2-2-1976	2-2-1976	3-2-1976	3-2-1976	4-2-1976	4-2-1976	2-2-1976	4-2-1976	2-2-1976	4-2-1976		
Tarbot : groot (123)	113	-236	239	—	106	-199	238	-241	250	—	230	—
middel (123)			144	-120			150	-123	150	-165	135	—
klein (123)			92	—			84	—	100	—		
Griet : groot (123)	84	—	100	—	100	-102	110	—	112	—	100	—
middel (123)			79	—	82	—	100	-103	100	—		
klein (123)			56	—	68	—	84	-86	88	—		
Schelvis : groot							42	—				
middel			27	—								
klein			26	—			19	-28				
Heek : groot			18	-64								
middel												
klein												
Lom												
Leng			24	—	32,60-34							
Rog (I)	32	-66	52	—	41	-68	64	—	18,40-62	48	—	
Keilrog (123)												
Rog (23)										60	—	
Tiltel (23)			47	—			59	—	46	—	50	-60
Scherpstaart (23)			39	—			45	—	40	—	30	—
Halve mans (23)			24	—			39	—	35	—	26	—
Teelt (2)			24	—			37	—	32	—		
Katrog (2)			9	—			15	—	18	—		
Kabeljauw	30	-39,60	34	—	41	-50,40	44	—	34	40	41	—
Gul (groot)	20	-32	35	—	21	-35,40	36	-38	40	—	28	-46
Gul (middel)			31	—			36	—	39	-42		
Gul (klein)			30	—			28	—	17	-29		
Hozemondhamme	64	-131			61,80-126			128				
Wijting : groot	21,40-32	—			19,60-31			22,60-31			30	—
klein			25	—			25	—	24	—	20	-26
Schar	22,80-36	—	23	—	22	-30	28	—	29	-33	20	-28
Steen-schol	34	-88	61	—	24	-93	73	—	37	-92		
Zeehaal	25,60-27,40		42	—	22	-28	35	—			28	—
Hondshaal	13,20-16,20				7,40-8,20			13,80	—			
Doornhaal												
Pieterman												
Makreef												
Horsmakreef												
Zeekeeft												
Schaat	42	-51,80										
Zeebaars (klipvis)												
Kongeraal	20	-31	9	—	7	-21,60	21	—				
Schartong	33	-57										
Volle haring												
IJle haring												
Haringshaal												
Steenholk					8	-9		11,20	—			
Hellbot												
Koolvis												
Steur												
Zeewolf												
Pollak	50	—			52	-58		30	-48			
Zonnevis												
Koningsvis								108	—			
Vlaswijting			40	—								
Zeeduivel			64	-130								
Schotse schol			38	—								
Zeehond			11	—					6	-12	23	—
Bot											5	—
Rode Poon (roobaard)								23,80-39			30	-35
Grauwe Poon (knorh.)	21,60	—			21	-24					18	—
Rode Knorhaan	33,60-67	—			35	-61		28,40-69,40				
Posten												
Langoesten (midden)												
(klein)												

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 27 januari werd aangevoerd: 970 kisten kabeljauw; 344 kisten koolvis; 47 kisten schelvis; 321 kisten wijting; 14 kisten schol; 149 kisten schar; 101 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 180-81; kabeljauw twee 170-78; kabeljauw drie 142-84; kabeljauw vier 110-81; kabeljauw vijf 142-84; koolvis één 59-58; koolvis twee 65-63; koolvis drie 67-60; koolvis vier 57-55; poontjes 80; steenbolk 68-52; lever 68-65; haai 82; schelvis één 114; schelvis twee 92; schelvis drie en vier 84-69; wijting drie 90-56; schar (dicht) 122-85; schol vier 132-108.

De besommingen waren: VL 115 f 44.000; KW 51 7.400; KW 63 9.400; KW 221 6.400; KW 137 7.300; KW 174 3.100; KW 185 6.500; EH 7 3.760; UK 23 5.900; IJM 18 1.700; IJM 27 2.500; UK 218 en UK 236 f 10.800; UK 135 en UK 145 5.000; UK 107 en UK 200 3.900; UK 48 en UK 78 3.800; UK 17 en UK 56 8.400; UK 6 en UK 123 2.000.

Aan de woensdagmarkt van 28 jan. werd aangevoerd: 2.500 kg. tong; 29 kisten tarbot en griet; 1.607 kisten kabeljauw; 796 kisten koolvis; 104 kisten schelvis; 757 kisten wijting; 842 kisten schol; 170 kisten schar en 447 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kilogram: tarbot 18,61-14,52; grote tong 13,48-12,45; grootmiddel tong 15,86-14,72; kleinniddel tong 16,99-15,80; tong één 16,15-14,74; tong twee 14,28-13,17.

Per 40 kg.: bot 45-35; lever 68-65; grove kuit 86-78; kleine kuit 140-124; steenbolk 45-42; schar 92-56; wijting drie 82-42; schar één 65-56; schol twee 75-69; schol drie 83-70; schol vier 87-72; tarbot 572-295; griet 371-216; kabeljauw één 156-56; kabeljauw twee 132-53; kabeljauw drie 124-67; kabeljauw vier 79-57; kabeljauw vijf 80-48; koolvis één 61-57; koolvis twee 60-57; koolvis drie 63-57; koolvis vier 45-40; schelvis één 122-120; schelvis twee 84; schelvis drie 75-66; schelvis vier 66-54; poontjes 84-80; haai 82.

De besommingen waren: IJM 57 f 86.000 IJM 154 f 9.700 IJM 18 f 2.600 UK 23 f 4.200 UK 73 f 4.600 UK 218 f 5.300 KW 4 f 5.900 KW 29 f 6.700 KW 45 f 31.000 KW 51 f 4.900 KW 149 f 9.200 KW 152 f 7.900 KW 185 f 6.800 KW 124 f 9.800 KW 22 f 6.400 UK 208 en UK 236 f 10.000 UK 17 en UK 56 f 5.900.

Aan de donderdagmarkt van 29 januari werd aangevoerd: 897 kisten kabeljauw, 795 kisten wijting; 30 kisten schol; 97 kisten schar; 141 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 40 kg.: kabeljauw één 114-90; kabeljauw twee 112-70; kabeljauw drie 88-68; kabeljauw vier 76-64; kabeljauw vijf 67-56; schol vier 100-80; wijting drie 55-31; schar 100-37 lever 68-65; grote kuit 72-64; kleine kuit 104-92; bot 45-38; steenbolk 32-24.

De besommingen waren: KW 137 f 5700; 167 f 13.600; UK 218 f 2.600; VD 20 f 1.900; SCH 43 f 4.200. Spanvissers: UK 6 en 123 f 9.600; 208 en 236 f 6.200; 48 en 78 f 6.100; 197 en 200 f 10.600; 135 en 145 f 9.900.

Aan de vrijdagmarkt van 30 januari werd aangevoerd: 10.275 kg. tong; 61 kisten tarbot en griet; 1295 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 554 kisten wijting; 1162 kisten schol; 94 kisten schar en 593 kisten varia.

Prijzen in guldens
Per 1 kg.: tarbot 18,47-17,51; gr. tong 12,81-11,97; gr. m. tong 15,11-13,98; kl. m. tong 15,15-11,77; tong één 11,17-10,33; tong twee 10,38-9,80
Per 40 kg.: tarbot 602-238; griet 322-141; kabeljauw één 90-49; kabeljauw twee 80-54; kabeljauw drie 81-62; kabeljauw vier 72-59; kabeljauw vijf 62-49; witte koolvis 68; schol één 59-49; schol twee 79-64; schol drie 79-65; schol vier 74-58; wijting drie 55-30,40; schar 81-50; steenbolk 48-24; grote kuit 65-52; kleine kuit 104-82; lever 68-65; haai 64-48.

De besommingen waren: KW 29 f 7.500; 42 f 14.900; 45 f 13.800; VD 6 f 890; 20 f 1.000; UK 218 f 400; 234 f 1.400; IJM 207 en 209 f 3.800; UK 6 en 123 f 2.700; 208 en 236 f 1.700; 17 en 56 f 6.000; 18 en 23 f 5.800; 107 en 200 f 1.500.

Aan de maandagmarkt van 2 februari werd aangevoerd: 20.210 kg. tong; 267 kisten tarbot en griet; 1.127 kisten kabeljauw; 433 kisten koolvis; 64 kisten schelvis; 845 kisten wijting; 4.451 kisten schol; 172 kisten schar; 444 kisten diversen.

Prijzen in guldens.
Per 1 kg.: grote tong 12,31-11,57; grootmiddel tong 14,78-13,95; kleinniddel tong 11,73-10,90; tong één 11,23-9,92; tong twee 10,74-9,48; tarbot 13,05-12,31.

Per 40 kg.: tarbot 415-156; griet 227-115; kabeljauw één 78-48,80; kabeljauw twee 76-50; kabeljauw drie 74-60; kabeljauw vier 70-53; kabeljauw vijf 64-50; koolvis één 61-53; koolvis twee 63-54; koolvis drie 67-54; koolvis vier 67-57; koolvis vijf 55-50; schelvis één 108; schelvis twee 65; schelvis drie en vier 70-45; wijting drie 48-33,60; schol één 50-46,80; schol twee 73-60; schol drie 66-50; schol vier 62-40,40; schar 57-20; grote en middel hake 336; hake één 156; hake twee 134; hake drie 94; poontjes 60; haai 66-65; kuit 64-38; kleine kuit 100-84; lever 68-64; kreeftjes 100-84; bot 20-17; steenbolk 28-24; grote leng 53-50; lommen 48.

Aan de dinsdagmarkt van 3 februari werd aangevoerd: 568 kisten kabeljauw, 1462 kisten koolvis 89 kisten schelvis, 268 kisten wijting, 9 kisten schol, 33 kisten schar 3 kisten makreel, 1117 kisten diversen.

Prijzen in guldens
Per 40 kg.: kabeljauw één 120-53; kabeljauw twee 140-53; kabeljauw drie 120-57; kabeljauw vier 84-56; kabeljauw vijf 69-42; blanke koolvis 68; poontjes 57-55; lommen 52; steenbolk 52-48; wijting drie 72-48; schar 76; koolvis één 54-50; koolvis twee 57-50; koolvis drie 67-56; koolvis vier 59-52; schelvis één 100-80; schelvis twee 70-62; schelvis drie 67-55; schelvis vier 49-52; makreel twee 30-22,80; lever 68-65; kleine kuit 120-100; bot 24; haai 68-48; koolvis kuit 51-50.

De besommingen waren: KW 41 f 56.200; 123 f 61.800; VD 20 f 2.400; YE 25 f 1.540; Spanvissers: UK 208 en 236 f 17.800; 48 en 78 f 8.200; IJM 07 en 209 f 5.100.

Visaanvoer te Den Helder

DEN HELDER. — Nadat enige tijd door het stormweer nauwelijks kon worden gevaren, is er nu eindelijk weer eens sprake geweest van een goede visweek. Aan het begin

daarvan arriveerden dagelijks immers ongeveer twintig kabeljauwvissers met meestal uitstekende vangsten. Dank zij de goede prijzen mochten zij rekenen op goede besommingen.

Door 115 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
54.647 kg.	Tong	f 614.158,11	van f 17,37 tot f 8,76 per kg.
16.285 kg.	Tarbot	f 110.730,54	van f 18,04 tot f 3,77 per kg.
192.740 kg.	Schol	f 302.391,36	van f 3,67 tot f 1,17 per kg.
132.059 kg.	Kabeljauw	f 232.370,20	van f 6,35 tot f 0,90 per kg.
4.089 kg.	Griet	f 14.882,44	van f 6,48 tot f 2,94 per kg.
10.535 kg.	Schar	f 17.539,80	van f 2,80 tot f 0,89 per kg.
19.640 kg.	Wijting	f 25.893,65	van f 2,30 tot f 0,64 per kg.
7.735 kg.	Bot	f 4.184,77	van f 0,91 tot f 0,40 per kg.
5.440 kg.	Lever/kuit	f 10.859,90	van f 2,39 tot f 0,44 per kg.
3.300 kg.	Steenbolk	f 2.265,89	van f 1,33 tot f 0,44 per kg.
2.598 kg.	Tongschar	f 7.590,—	van f 3,99 tot f 1,95 per kg.
767 kg.	Rog	f 836,38	van f 1,24 tot f 0,81 per kg.
354 kg.	Diversen	f 1.722,11	
450.105		1.345.345,15	

Week van 19 tot en met 24 januari 1976: Een echte stormweek, waarin niet of nauwelijks werd gevaren. Omzet f 122.737,91.

Week van 26 tot en met 31 januari 1976

Eindelijk weer eens een goede visweek, met over het algemeen voor alle vissers redelijke tot goede besommingen.

Met in de voorweek alle dagen een twintigtal kabeljauwvissers aan de markt, met soms uitstekende vangsten, en door de goede prijzen ook vaak uitstekende besommingen.

Op vrijdag, door de toenemende wind, toch ook al weer verschillende grote kotters aan de markt, met ook voor de tijd van het jaar goede tong- en scholvangsten.

Met een gemiddelde tongprijs van ruim f 11,— tot f 11,50 per kg., en ondanks de vrij grote aanvoer ook nog goede prijzen voor de schol, konden over het algemeen ook de grote kotters tot goede resultaten komen.

Met 15 kotters boven de f 30.000,— besomming, van de 28 kotters die meer wisten te maken dan f 20.000,—.

De beide hoogste besommers kwamen boven de f 40.000,—, respectievelijk voor 11.275 kg. vis, waarvan 8.140 kg. schol en 1.972 kg. tong (gem. pr. f 11,25) en een besomming van f 40.600,—.

De andere bracht 10.343 kg. vis aan, waarvan 7.070 kg. schol en 2.244 kg. tong (gem. pr. f 11,28) voor een besomming van f 40.100,—.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD



- Olie- en oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

N.V. BREVO

S.V. SCAP

Amsterdam. N.

Telefoon 687.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen :

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(32K)

**OSTEND STORES
& ROPEWORKS**



Gedeponeerd merk :

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel : (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex : 18128

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHEM- EN VEILIGHEIDSNETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawitwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren

Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens

Tapljtgarens

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



■
Gedekte risico's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■
Meer dan 30 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■
Aan de leden wordt een teruggave van minstens
10 % verleend op de betaalde premies.